BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

*S
J
103
H63
1884
v.9

Canada. Parlement.
Documents de la
session.

DATE
NAME - NOM

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents1531s1884cana

DOCUMENTS DE LA SESSION.

*S
J
103
H63
1884
v.9
ex.2

VOLUME 9.

DEUXIÈME SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1884.

VOLUME XVII.

Imprimerie de MacLean, Roger et Cie, Rue Wellington, Ottawa.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME XVII—SESSION 1884.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A N°

Acte de Tempérance du Canada, dans le comté de Halton ..... 30 et 30c
Acte de Tempérance du Canada, dans le comté de Prince, I.P.-E 30d
Acte de transport du contrat des impressions 136
Accidents sur les chemins de fer canadiens. 35
Accidents sur le chemin de fer Intercolonial 53c
Actionnaires du C.P.C 31u
Adeline, saisie de tabac de l' 71b
Affaires des sauvages, rapport annuel 4
Agences des sauvages dans Ontario 79
Agents d'immigration 106a
Agriculture ..... 36 à 36c
Agriculture, rapport annuel 14
Alphonse Audet, nomination de 127
Amendes et saisies à des ports douaniers... 71, 71a
Amendes opérées et comment disposées.... 71
Amero, Roger, arrestation de, etc 112
Amherstburg, bureau de poste et douane.....93a, 93b
Annapolis et Digby, subvention au chemin de fer d' 21f
Antigonish, édifice public d' 95
Arbitrage des limites, Ontario et Manitoba 145
Arbitres fédéraux ..... 57 à 59, 83, 130
Archives historiques, rapport sur les 14
Argent du Canada dépensé dans les provinces 152
Armée des Etats-Unis, déserteurs de 78
Association nationale des distillateurs des Etats-Unis 69
Assurance 11
Assurance contre le feu, relevé sommaire pour 1883 11
Assurance maritime de l'intérieur, relevé pour 1883 11
Assurances, rapport du surintendant des ... 11
Atlantique et Nord-Ouest, chemin de fer de l' 31h, 31k-4, 31n
Auditeur général, rapport de l' 6
Autre budget supplémentaire, 1884-85 2

B

Baie des Chaleurs, Caraquet et Shippigan, subvention au chemin de fer de la 21f
Baie d'Hudson, navigation de la 84
Banque d'Echange du Canada 40
Banques, liste des actionnaires 32
Baptêmes, mariages et sépultures 87
Barils à l'huile de charbon, saisie de 71a
Bassin de radoub à Esquimalt 98
Bâtiments naviguant sur les lacs Supérieur et Huron 141
Batteries A, B et C, nombre de soldats composant les 108b
Baux de terres à pâturages 25w
Bétail (du gouvernement) dans les T.N.-O. 154
Bettes achetés ou construits par le gouvernement en 1883 142

B N°

Bibliothèque du parlement, rapport annuel. 17
Blaikie, J. M., réclamation de, contre le C.F.I 53n
Blé importé des Etats-Unis, droit perçu 61b
Bois de service importé dans le Manitoba, droits sur le, de 1880 à 1882 ..... 61a
Brésil, traité de réciprocité avec le 67
Brise-lames, Indian Harbour, N.-E 74
Brise-lames, Ingonish 96
Brise-lames, Pointe-Escuminac, N.-B 96a
Brise-lames, Havre Saint-Pierre, I.P.-E 96b
Britannia, perte du navire 133
Budget, 1884-85 2
Budget supplémentaire, 1883-84 2
Budget supplémentaire, 1884-85 2
Burland et Cie, G. B 138

C

Calgary, vente de la ferme n° 20, près de. 82
Callander, chemin de fer de Gravenhurst à. 21e
Canada, acte de tempérance du, dans le comté d'Halton ..... 30 et 30c
Canada, acte de tempérance du, dans le comté de Prince, I.P.E 30d
Canada, chemin de fer Grand-Tronc dépréciant le crédit du 116
Canada, stations de sauvetage du 146
Canada, statuts refondus du, rapport sur les 38a
Canal de Cornwall 153
Canaux 3, 115, 153
Canaux, statistique des 3
Cap Nord, I.P.E., station à signaux projetée 91
Cap Tormentine, traverse d'hiver au 126a
Cap Traverse, traverse d'hiver au 126
Caron, C., garde-pêche 132a
Casernes de Sorel, terrain sur lequel sont situées les 104
Cavalerie, nombre de soldats composant l'école de 108
Chabot, Charles, pétition de 57
Chabot, Louis, pétition de 58
Chambre des communes, officiers de la 33
Chapleau, S. J. St-O 103
Charbon, droits sur le 61
Charbon exporté 64a
Charbon (Nouvelle-Ecosse) exporté aux Etats-Unis 64
Charbon transporté par le chemin de fer Intercolonial 64b
Chauffage des édifices publics, dépenses de. 92
Chemin de fer canadien du Pacifique..31, 31bb, 116a
Chemin de fer canadien du Pacifique, garantie par le gouvernement au 31, 31c, 31i
Chemin de fer canadien du Pacifique, carte du, etc 31p
Chemin de fer canadien du Pacifique, actionnaires du 31u
Chemin de fer Erié et Huron, subvention au 21f
Chemin de fer canadien du Pacifique..... 31 à 31bb
Chemin de fer Intercolonial, accidents sur le 53e

C N°

Chemin de fer du Sud-Est... .....31*h*, 31*k*-4, 31*n*
Chemin de fer du Nord, hypothèque possédée par le Canada 21*c*
Chemin de fer du Nord, vente de la section au C.C.P..... 116*a*
Chemins de fer en Canada, accidents sur les.35, 53*c*
Chemins de fer et canaux, rapport annuel. 10
Chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse...53 et 53*a*
Chemins de fer, subventions aux.....21*a*, 21*b* et 21*f*
Cie Anglo-canadienne de prêt et de placements 55
Cie des terres du Nord-Ouest canadien.31*k*-4 et 31*n*
Cie de construction de l'Amérique du Nord 31*g*-1, 31*k*-3, 31*o*
Colombie-Britannique, employés fédéraux dans la.....15*a*, 15*b*
Colombie-Britannique, troubles avec les sauvages dans la..... 79*a*
Colombie-Britannique, vaisseaux de Sa Majesté dans les eaux de la 97
Colonisation, terres pour les fins de.....25*j* et 25*k*
Commerce et navigation, tableaux du..... 1
Commissaires, etc., dépenses des.....22 et 22*a*
Commission, C.F.I..... .....53*f*, *h*, *m et n*
Commission du gouverneur général..... 77*a*
Commissions des lieutenants-gouverneurs de Québec .....77 et 77*b*
Comptes des crédits 6
Comptes publics, 1882-83..... 2
Communication d'hiver avec l'I.P.-E..... 126*a*
Convention avec la Colombie-Britannique. 15
Contrat de la Cie du chemin de fer de Jonction du Pacifique Nord..... 21*g*
Contrat des impressions, acte de transport. 136
Crédit du Canada déprécié par le C.F.G.-T. 116
Credit-Valley, chemin de fer de. 31*h*
Creek au Poisson, achat de la ferme n° 20. 82
Creek du Cygne, (*Swan Creek*), N.-E..... 100
Cours de vice-amirauté..... .....26 et 26*a*

D

D'Amour, D., destitution de 44
Dépenses des commissaires, etc.....22 et 22*a*
Dépenses du comité sur les intérêts agricoles..... 36*a*
Dépenses et revenus, C.F.I..... 53*b*
Dépenses imprévues..... 18
Dépôts dans les banques du Canada 28
Derby Station à Indian Harbour, embranchement de l'Intercolonial, subvention à. 21*f*
Déserteurs de l'armée des Etats-Unis 78
Dewdney, lieutenant-gouverneur, T.N.-O. 109
Directeur général des postes, rapport annuel 5
Distillateurs, association nationale des E.U 69
Distillation, lois et règlements concernant la..... 69
Districts militaires, employés dans les..... 23
Divisions électorales du Manitoba..... 80
Dorion, E., réclamation de..... 83
Douanes.....93 à 93*c*
Dragueurs à vapeur achetés ou construits pour le gouvernement pend. l'année 1883. 142
Drainage des terres au Manitoba..... 111
Drawback sur la toile à voile..... 48*d*
Drawback sur le sucre exporté.....48 et 48*c*
Drawback sur les articles fabriqués pour l'exportation..... 48*b*
Drawback sur les matériaux employés pour la construction des navires.....48*a* et 48*d*
Droit perçu sur le blé et la farine de blé importée des Etats-Unis..... 61*b*
Droit sur les tarifs du fret..... 68
Droit sur le grain, la farine et le charbon... 61

D N°

Droits de douanes (E.-U.), sur le foin du Canada..... 69*a*
Droits sur les instruments aratoires 36
Droits sur le bois de service importé dans le Manitoba, depuis 1880 jusqu'à 1882..... 61*a*
Droits, spécifique et *ad valorem*..... 36
Drummond et MacLeau, Roger et Cie..... 136
Dumais, Skiffington *versus* Michaud 192
Dustan, M, réclamation de..... ..... 49 et 49*a*

E

Ecole d'infanterie, nombre d'hommes qui la compose 108*b*
Edifices publics, Antigonish 95
Edifices publics, coût du chauffage..... 92
Ellsworth, arrestation de, par les soldats des Etats-Unis..... 78
Emigration au Canada, rapports, etc., sur l'..... .....76*c* et 76*e* et 106*b*
Emplacement de ville à Fort-McLeod..... 120
Emplacements de villes dans les T.N.O., sur la ligne du C.F.P 25*v*
Emplacements de villes ....25*b*, *m* et *n*
Employés dans les districts militaires..... 23
Employés dans le département des travaux publics..... 149
Emprunt canadien de $4,000,000..... 39
Emprunts canadiens 39, 39*a*
Equipage de canots de sauvetage à Port-Rowan 123
Erié, havre de refuge projeté sur le lac..... 128
Essex, comté d', havre de refuge projeté sur le lac Erié, dans le..... 128*a*
Esquimalt et Nanaïmo, chemin de fer d'.... 81
Esquimalt, bassin de radoub d'..... 98
Esquimalt, station navale à..... 97
Etat-major de milice, officiers payés..... 33
Etablissement projeté de stations de signaux au Cap-Nord et à la Pointe Est..... 91
Examen des aspirants..... 7
Exportations et importations pour janvier et février 1884..... 29*b*
Exportations et importations, dernier semestre de 1882 et 1883..... 46

F

Fabriques, projet de loi concernant les..... 86
Falsification des substances alimentaires... 3
Farine de maïs, importée et exportée... 63
Farine, droit sur la..... 61
Farine exportée, fraude pratiquée en douane 60
Farine importée et exportée..... 63
Farine importée des Etats-Unis, droit perçu sur la..... 61*b*
Fer, prime pour la fabrication du 75
Ferme n° 20 82
Fermes d'approvisionnement et pour l'instruction des sauvages 51
Finance, mission du ministre des, en Angleterre..... 39*a*
Foin importé du Canada par les Etats-Unis, droits sur le..... 69*a*
Fort-McLeod, emplacement de ville à 120
Fort-Osborne, loyer d'un terrain situé à 25*d*
Fort-Simpson, troubles avec les sauvages à 79*a*
Fort-William, réserve des sauvages à..... 50*b*
Fraser et Cie, D, réclamation de, contre le chemin de fer Intercolonial..... 53*n*
Fraudes pratiquées en douane sur le blé et la farine exportés..... 60
Fraudes pratiquées en douane dans l'exportation du blé..... 60
Fret, droits sur les tarifs du..... 68

G N°

Galt, sir A.T., haut commissaire.....76 à 76*e*
Garantie à la Cie du C.F.C.P., par le gouvernement..... 31, 31*c*, 31*i*
Garantie, assurance 11
Garanties et sécurités..... 34
Gosselin, E., pétition de 59
Gouvernement fédéral, lithographie pour le 138
Gouverneur général, commission nommant le..... 77*a*
Gouverneur général et ses officiers, dépenses du..... 150
Gouverneur général, mandats du..... 20
Gouverneurs, serments requis des.....77 et 77*a*
Grain, droit sur le..... 61
Grand-Occidental, Cie du chemin de fer, Port-Stanley..... 94
Grand-Tronc, Cie de chemin de fer du, crédit du Canada déprécié par la..... 116
Grandes-Piles au lac des Iles, subvention au chemin de fer des..... 21*f*
Gravenhurst à Callander, chemin de fer de. 21*e*

H

Halton, acte de tempérance du Canada, dans le comté d'.....30 et 30*c*
Hamilton et Nord-Ouest, chemin de fer d'. 31*h*
Hareng, inspection du, Terreneuve..... 54
Haut commissaire .....76 à 76*e*
Havre de refuge projeté sur le lac Erié 128
Hicks, E., réclamation de, contre le C.F.I. 53*n*
Hodge *vs.* la Reine 30*e*
Hopewell à Alma, subvention au chemin de fer de..... 21*f*
Hughes, D. J., juge, conduite du 139
Huron, bâtiments naviguant sur le lac..... 141
Huron, lots de grève dans les havres du lac..... 114

I

Ile du Prince-Edouard, jetées dans l'..... 126
Ile du Prince-Edouard, passes gratuites sur le chemin de fer de l', de 1874 à 1883.....53*o*, 53*p*
Iles aux Canards, etc..... 52
Immigrants établis en Ontario.....106 et 106*b*
Immigration au Manitoba et aux T.N.O....31*s* et 106*b*
Importation et exportation du blé..... 63
Importations et exportations pour janvier et février 1883 et 1884 ..... 29*b*
Importations et exportations, dernier semestre de 1882 et 1883..... 46
Indian Harbour (N.E.), brise-lames..... 74
Ingonish, brise-lames à..... 96
Inspection des bateaux à vapeur 7
Instruction des sauvages, fermes pour l'.... 51
Instruments aratoires, droits sur les..... 36
Intercolonial, chemin de fer ..... 53 à 53*p*, 21*c*, 21*f*
Intercolonial, réclamations contre le chemin de fer..... 53*n*
Intercolonial, commission du chemin de fer .....53*f*, *h*, *m* et *n*
Intérêts agricoles, dépenses du comité sur les..... 36*a*
Intérieur, département de l', rapport annuel 12
Inverness, géologie du comté d'..... 135
Irondale, Bancroft et Ottawa, subvention au chemin de fer d'..... 21*f*

J

Jacques, James H., nomination de..... 47, 47*a*
Jemseg, Queen's, N.B., dragage à..... 99
Johnson et Cie. And., réclamations de, contre le C.F.I..... 53*n*

J N°

Jonctions de l'Union Jacques-Cartier et St-Martin, chemin de fer et pont, subvention aux..... 21*f*
Jones et Cie, E. A., réclamation de, contre le C.F.I..... 53*n*

K

Kaministiquia et Prince-Arthur's-Landing, chemin de fer de 31*r*
Kearney, Chas., appointements de.....47 et 47*a*
Kéwatin, terres publiques arpentées dans le..... 25*f*
Kingston et Pembroke, subvention au chemin de fer de..... 21*f*
Kingsville, travaux du port..... 110

L

Lachine, canal, pont Wellington..... 115
La Cloche, Ile de, etc..... 52
Lac Ontario, îles louées dans le. 72
La Reine *vs.* Hodge..... 30*e*
La Reine *vs.* Mercer.....117 et 117*a*
La Reine *vs.* Russell..... 30*e*
Laurentides, chemin de fer des.....31*k*-4 et 31*n*
Laval, Université 122
Lavallière, explorations près de la baie..... 121
Le Courrier de St-Hyacinthe, impressions par..... 43
Leclerc, M., réclamation de 83
Licences émises pour la pêche au saumon entre la Malbaie et la rivière au Canard... 66*b*
Licences pour couper du bois.....50, 50*b* et 50*c*
Licences pour couper du bois sur les terrains des sauvages, Ontario .....50 et 50*b*
Licences pour couper du bois vendu sur et près de la rivière à l'Arc..... 25*l*
Lieut.-gouverneur de Québec, serment prêté par le..... 77
Lieut.-gouverneurs, Québec, commissions des..... 77*b*
Liqueurs importées dans les T.N.O 30*b*
Liqueurs enivrantes .....30 à 30*f*
Lithographie pour le gouvernement fédéral 138
Lois et règlements douaniers concernant la distillation 69
London et Port-Stanley, Cie de chemin de fer de..... 94
London-Ouest, exploration de la rivière du village de..... 148
Longue-Pointe, phare de la..... 27*a*
Lots de terrain recouverts par les eaux dans les lacs Huron et Supérieur 114
Loyer de terrain, Fort-Osborne..... 25*d*
Luard, plaintes contre le major général..... 108*d* et *e*

M

Macdonald, D., réclamation de, contre le C.F.I..... 53*n*
Mâchoire-d'Orignal, emplacement de ville.. 25*v*
MacLean, Roger et Cie, Drummond et..... 136
Maïs, importé et exporté..... 63
Malbaie et Rivière-Ouelle, service d'hiver entre..... 45*e*
Mandats du gouverneur général 20
Manning, McDonald et Cie, 2 lettres de..... 31*bb*
Manitoba, statistique agricole 36*c*
Manitoba, drainage de terres dans le..... 111
Manitoba, divisions électorales du..... 80
Manitoba, prolongement des frontières, etc 21*a*
Manitoba, émigration au 31*s*
Manitoba, terres arpentées dans le..... 25*f*
Manitoba, ventes de terres fédérales dans le 25*i*
Marine et pêcheries, rapport annuel..... 7
Mariages, baptêmes et sépultures..... 87

M — N°

Marine de l'intérieur, assurance, relevé pour 1883 11
Marsouins, pêche aux, rivière Ouelle 65
Matte, A., réclamations de, contre le C.F.I. 53n
McBean et Robinson, réclamation de, contre C. F.I. 53n
McCourt, D, destitution de 101
McDonell et Cie, Alex., réclamation de, contre le C.F.I. 53n
McGillivray, Archibald 62
McGreevy, R. H., réclamation de, contre C F.I. 53n
McLennan, R., réclamation de 85
Mercer *vs* La Reine ..... 117 et 117a
Mesures et poids 3
Métapédiac à Paspébiac, subvention au chemin de fer de 21f
Metlakatla, troubles avec les sauvages à 79a
Mexique, traité de réciprocité avec le 67
Michaud et Dumais, Sheffington *vs* 129
Milice ..... 108 à 108e
Milice, rapport annuel 8
Miniers, règlements, concernant la vente de terrains autres que les terrains houillers 147
Miramichi, subvention au chemin de la vallée de 21
Mise à la retraite ..... 19 à 19c
Mocassins pour la milice 108a
Montréal, Portland et Boston, chemin de fer 31h
Montréal, Saint-Jean, Halifax et Sydney, subvention au chemin de fer de 21f
Montréal, salle d'exercice 88a
Mouture en entrepôt 73
Murphy, M., réclamation de, contre C.F.I. 53n

N

Nanaïmo, chemin de fer d'Esquimalt et de. 81
Napanee et Tamworth, subvention au chemin de fer 21f
Napoléon III, str 45b
Navigation et commerce, rapport annuel 1
Navigation de la baie d'Hudson 84
Navigation, école de, à Québec 89
Neilson et McGaw, réclamation de, contre C.F.I. 53n
Nominations, service civil 33a
Nord-Ouest, police à cheval du 125
Nord-Ouest, administration des territoires du 102
Nord-Ouest, statistique agricole des territoires du 36c
Nord-Ouest, Dewdney, lieutenant-gouverneur des territoires du 109
Nord-Ouest, troupeau de bétail du gouvernement dans les territoires du 154
Nord-Ouest, émigration aux territoires du. 31s
Nord-Ouest, ordonnances relatives aux territoires du 90
Nord-Ouest, terres publiques arpentées dans les territoires du 25f
Nord-Ouest, ventes de terres fédérales dans les territoires du 25i
Nord-Ouest, shérif des territoires du 103
Nord-Ouest, emplacement de ville dans les territoires du, sur la ligne du C.C.P. 25v
Northern Light, str 45b, 126a
Nouveau-Brunswick, subvention au 21
Nouvelle-Ecosse, charbon exporté aux E.U. 64
Nouvelle-Ecosse, chemins de fer dans la ... 53 et 53a
Nouvelle-Ecosse, rapport sur les rivières de la 134

O — N°

O'Brien, J, constructeur du *Princess Louise* 45a
Officiers de santé publique 113
Ontario en compte avec le Canada 56
Ontario, arbitrage des limites de l'. 145
Ontario, émigrants établis dans ..... 106 et 106b
Ontario, agences des sauvages dans 79
Ontario, îles louées dans le lac 72
Ontario et Pacifique, subvention au chemin de fer 21f
Ontario et Québec, chemin de fer 31k
Ontario, règlements prohibant la pêche dans 66a
Ordonnances relatives aux T N.O 90
Ottawa et Gatineau, subvention au chemin de fer de la vallée d' 21f

P

Pajot, réclamation des Wyandottes sur la ferme 155
Passes gratuites sur les chemins de fer Intercolonial et I.P.-E., depuis 1874 jusqu'à 1883 ..... 53o, 53p
Pêche aux marsouins, rivière Ouelle 65
Pêche, prime d'encouragement pour la 66
Pêche, règlements prohibant la, dans la province d'Ontario 66a
Pêcheries ..... 66 à 66b et 67a
Pêcheries et marine, rapport annuel 7
Pêcheries, rapport du commissaire des 7
Pêcheurs, prime d'encouragement aux 66
Pelée, phare de l'île 27a
Pénitenciers, rapport annuel 16
Pénitenciers, coût du transport des prisonniers 24
Personnes internées après condamnation en 1882 137
Phares ..... 27 et 27a
Pictou, N. E., embranchement du chemin de fer de ..... 53 et 53a
Poids et mesures 3
Pointe Est, établissement projeté de stations de signaux 91
Pointe Westhavers, phare de la 27
Pointe Escuminac, brise-lames à 96a
Pont Dufferin, Ottawa 37
Pont Wellington, Montréal 115
Pontiac au Pacifique, subvention au chemin de fer de Jonction de 21f
Port-Burwell, havre de refuge projeté 128
Port-Rowan, équipage de canot de sauvetage 123
Port-Stanley, port de 94
Port-Stanley, havre de refuge projeté 128
Poste, bureaux de ..... 93 à 93c
Prime d'encouragement pour la fabrication du fer 75
Prime d'encouragement aux pêcheurs 66
Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, chemin de fer de 31r
Prince, I P.E., Acte de Tempérance dans le comté de 30d
Prince of Wales, str 45b
Princess Louise, str ..... 45, 45a, 45c et 45d
Prisons de comté, coût du transport des prisonniers 24
Prisonniers, coût du transport aux pénitenciers 24
Prolongement de l'Est (N.-B.) 53j
Prolongement de l'Est (N.-E.) ..... 53 et 53a
Promotions, service civil 33a

Q

Quais 124, 124b
Qu'Appelle, Cie agricole de la vallée de la 25e
Québec en compte avec le Canada 56

Q N°

Québec-Central, chemin de fer, droit de passage sur le C. F. I. ... 53*i*
Québec, résidence du gouverneur dans la citadelle ... 150
Québec, memo., concernant ses réclamations 21*f*
Québec, subvention provinciale ... 70
Québec, école de navigation ... 89

R

Rajustement des traitements des juges ... 118
Rapide Plat, canal du ... 153
Rapports de la session, dépenses relatives aux ... 42
Recensement et statistique ... 41
Recensement et statistique ... 41*b*
Recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé ... 29 à 29*b*
Réciprocité commerciale avec les Antilles. 67
Réciprocité commerciale avec le Brésil, les Antilles et le Mexique ... 67
Régina, emplacement de ville ... 25*v*
Remorqueurs du gouvernement, etc. ... 142
Remorqueurs à vapeur achetés ou construits pour le gouvernement pend. l'année 1883. 142
Réserve des sauvages à Fort-William ... 50*b*
Réserve du chemin de fer, Ile Vancouver ... 105
Réserve, chemin de fer de l'Ile Vancouver ... 105
Réserves des sauvages, Ont., coupe de bois 50
Réserves de la ville dans les Territoires du Nord-Ouest sur la ligne du C.P.C. ... 25*v*
Revenu de l'intérieur, rapport annuel ... 3
Revenu et dépenses, C F.I ... 53*b*
Richelieu et Ontario, Cie de navigation ... 104
Richmond, géologie du comté de ... 135
Rideau Hall et terrains ... 150
Rivière à l'Arc, terres à bois vendues sur ou près de la ... 25*l*
Rivière-Ouelle et la Malbaie, service d'hiver entre ... 45*e*
Rivière-Ouelle, pêche aux marsouins ... 65
Rivière Thames à London-Ouest, explorations de la ... 148
Rivière Yamaska, explorations sur la ... 121
Robertson, John, réclamation de ... 119
Rondeau, phare de ... 27*a*
Russell, J., réclamation de, contre le C.F.I. 53*n*
Russell *vs.* La Reine ... 30*e*

S

Saint-André, Kamouraska, explorations faites à ... 124*a*
Saint-André à Lachute, subvention au chemin de fer de ... 21*f*
Saint-Charles, C.F.I., embranchement de ... 53*i*
Sainte-Anne, Kamouraska, explorations à. 124*a*
Sainte-Croix, filature de coton de ... 140 et 140*a*
Saint-François, explorations sur la rivière. 131
Saint-Jean-Port-Joli, quai à ... 124
Saint-Jean, N.-B., service météréologique à 143
Saint-Laurent, en aval de Québec, phares dans le fleuve ... 107 et 107*a*
Saint-Laurent, sections 4 et 10 des canaux du 153
Saint-Laurent et Ottawa, chemin de fer du. 31*h*, 31*v*
Saint-Laurent, îles louées dans le fleuve ... 72
Saint-Lin, embranchement du chemin de fer de ... 31*k*-4 et 31*n*
Saint-Louis à Richibouctou, subvention au chemin de fer de ... 21*f*
Saint-Martin et Jonction de l'U. J.-C., subvention au chemin de fer et pont entre ... 21*f*
Saint-Pierre, I P.-E., brise-lames au havre de ... 96*b*
Saint-Stephens, N.-B., filature de coton ... 140, 140*a*
Saint-Thomas, bureau de poste et douane de 93*c*

S N°

Saint-Thomas, salle d'exercices de ... 88
Saisie du tabac du brig *Adeline* ... 71*b*
Saisies opérées à chacun des ports douaniers 71
Salle d'exercice, Montréal ... 88*a*
Salle d'exercice, Saint-Thomas, Ont. ... 88
Santé publique, officiers de ... 113
Sauvages à Metlakatla et Fort-Simpson, troubles avec les ... 79*a*
Sauvages, réserve des, Fort-William ... 50*b*
Secrétaire d'Etat, rapport du ... 13
Section B, C.P.C ... 31*j*, 31*q*
Seigneurie de Sorel, terres de l'artillerie ... 25*h*
Sénat, officiers du ... 33
Sépultures, baptêmes et mariages ... 87
Serment prêté par les gouverneurs ... 77 à 77*b*
Service civil, nominations et promotions au 33*a*, 47
Service civil, employés du ... 33
Service civil, rapport des examinateurs du. 33*b*
Service d'hiver entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle ... 45*e*
Service météorologique à St-Jean, N.B. ... 143
Session, rapports de la, dépenses relatives aux ... 42
Skiffington *vs.* Michaud et Dumais ... 129
Smith et Pitblado, réclamations de, contre le chemin de fer Intercolonial ... 53*n*
Société royale, publication des procès-verbaux ... 48
St. Lawrence, steamer ... 45*b*
Starr et DeWolf, réclamations de, contre le chemin de fer Intercolonial ... 53*n*
Station navale à Esquimalt ... 97
Stations de sauvetage du Canada ... 146
Statistique mortuaire pour le premier semestre de 1883 ... 14
Statistique agricole, Manitoba et T.N.-O. ... 36*c*
Statistique criminelle pour 1882 ... 14
Statuts fédéraux ... 38
Steamers fédéraux ... 45 à 45*e*
Substances alimentaires, falsification des ... 61
Subvention au Nouveau-Brunswick ... 21
Subvention à la province de Québec ... 70
Subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, Annapolis et Digby ... 21*f*
Subventions postales, C C P ... 31*i*
Subventions à certains chemins de fer ... 21*f*
Subventions aux différents chemins de fer, montant payé à compte des ... 21*a* et 21*b*
Sucres raffinés exportés, drawback sur les ... 48 et 48*c*
Supérieur, bâtiments naviguant sur le lac ... 141
Supérieur, lots de terrain recouverts par l'eau du lac ... 114
Switzer, F., arrestation de, par des soldats des Etats-Unis ... 78

T

Tentes pour la milice ... 108
Terrains agricoles ... 25*b*, *m et n*
Terrains houillers dans les T.N.-O. ... 25*p*
Terrains miniers ... 25*b*, *m*, *n* et 147
Terrains du parlement, Ottawa, mur en face des ... 151
Terrains à bois ... 25*b*, *m*, *n*
Terrains miniers, règlements pour la vente de ... 147
Terreneuve, inspection du hareng de ... 54
Terres de l'artillerie à Sorel ... 25*h* et 104
Terres à pâturages ... 25*b*, *m* et *n*
Terres publiques ... 25 à 25*w*
Terres en déshérence ... 117, 117*a*
Terres des sauvages, Ont., permis de coupe de bois ... 50
Terres fédérales ... 25 à 25*w*
Terres pour la colonisation ... 25*j* et 25*k*

T	Nº
Terres des sauvages, Ont., permis de coupe de bois sur les	50
Terres dans la zone d'un mille	25*a* et 25*s*
Terres dans le T.N.O., simplification du transport des	25*c*
Toile à voile, remise sur la	48*d*
Toronto, Grey et Bruce, chemin de fer de	31*h*
Traité de Washington, clauses relatives aux pêcheries	67*a*
Traitements des juges, ajustement des	118
Transfert des terres du Nord-Ouest, simplification du	25*c*
Travaux publics, rapport annuel	9
Travaux publics, employés dans le département des	149
Troupeau de bétail du gouvernement dans les T.N.-O	154
Tupper, sir Charles, haut commissaire	76 à 76*e*
Turgeon, F., réclamations contre le C.F.I.	63*n*

U	
Union Jacques-Cartier, chemin de fer de l'	25*f*, 31*l*
Upper Woods, N.E., quai et pont du havre	124*b*

V	Nº
Vaisseaux de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique	97
Vancouver, réserve du chemin de fer de l'île	105
Vice-amirauté, cours de	26 et 26*a*
Victoria, géologie du comté de	135

W	
Wallace, réclamation de	119
Watson, H., arrestation par des soldats des Etats-Unis de	78
Watson, T. C., état de tous les argents payés à	144
Winnipeg, terrain pour fins d'exposition dans la cité de	25*q*
Winnipeg, octroi d'un terrain situé à Fort-Osborne pour la cité de	25*d*
Wyandottes d'Anderdon, réclamation contre la ferme Pajot	155

Z	
Zone d'un mille, terres	25*a* et 25*s*

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME A.

RECENSEMENT DU CANADA, 1880-81, vol. II.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

N° 1... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2... COMPTES PUBLICS :—Pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

BUDGET :—Des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1885.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1885.

Autre budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1885.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistique du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Supplément N° 1 :—Statistique des canaux, pour la saison de navigation, 1883.

Supplément N° 2 :—Poids et mesures, 1883.

Supplément N° 3 :—Falsification des substances alimentaires, 1883.

4... AFFAIRES DES SAUVAGES :—Rapport annuel du département des, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5... DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

6... AUDITEUR GÉNÉRAL :—Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits ouverts pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

7... MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport du ministre de la, pour l'exercice terminé le 30 jnin 1883.

Supplément N° 1 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, de l'examen des aspirants, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1883.

Supplément N° 2 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

N° 8... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice, pour l'exercice 1883.

9... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice 1882-83.

10... CHEMINS DE FER ET CANAUX :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

10*a*. STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER DU CANADA :—Capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

11... ASSURANCES :—Rapport du surintendant des, pour 1883.

Compagnies d'assurance contre l'incendie et maritimes :—Relevés sommaires, pour l'année civile expirée le 31 décembre 1883.

Assurances sur la vie et contre les accidents :—Relevés des, pour l'année 1883.

12... INTÉRIEUR :—Rapport annuel du département de l', pour l'année 1883.

13... SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année terminée le 31 décembre 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

14... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l', pour l'année civile 1883.

Rapport sur les archives historiques.

Statistique criminelle, 1882.

Statistique mortuaire pour le premier semestre de 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

15... COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Convention faite et passée à Victoria, C.B., le 20e jour d'août 1883, concernant certains points encore non-réglés entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique ; aussi le contrat pour la construction d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver, avec les documents qui l'accompagnent.

15*a*. Réponse (*partielle*) à ordre; état indiquant le nom, etc., de tous les employés dans les divers départements du Canada, dans la province de la Colombie Anglaise. (*Pas imprimée.*)

15*b*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

16... PÉNITENCIERS DU CANADA :—Rapport du ministre de la justice sur les, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

17... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire. (*Documents seulement.*)

18... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Un état des paiements portés aux dépenses imprévuee, en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet, jusqu'à date conformément à l'acte 46 Vic , chap. 2, cédule B. (*Documents seulement.*)

19... MISE A LA RETRAITE :—Un état faisant connaître les noms, etc., de chaque personne mise à la retraite, etc., en vertu de l'acte 46 Vic., ch. 8, sec. 15.

19*a*. Réponse (*partielle*) ; état indiquant séparément, pour chaque année depuis l'établissement de la caisse de retraite :—1. Le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte. 2. Le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte. 3. Le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte. 4 Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge. 5. Le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées, pendant leur service. 6. Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service.

N° 19*b*. MISE A LA RETRAIRE :—Réponse supplémentaire pour le temps écoulé depuis la période comprise dans l'ordre précédent. (*Documents seulement.*)

19*c*. Réponse à ordre; état du montant total versé à la caisse de retraite pendant son terme de service, par chacun de ceux qui ont été mis à la retraite durant l'année expirée le 31 décembre 1883. (*Documents seulement.*)

20... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Un état des mandats spéciaux émis par le gouverneur général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'acte 41 Vic., chapitre 7, clause 32, paragraphe 2, pour l'exercice 1882-83,—et un état semblable pour l'exercice 1883-84. (*Distribution seulement.*)

21... SUBVENTIONS :—Réponse à ordre; état de toutes sommes d'argent avancées par anticipation au gouvernement du Nouveau-Brunswick à compte de sa subvention, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

21*a*. Réponse à ordre; état des sommes payées par le gouvernement du Canada à compte ou en paiement total des subventions votées aux différentes compagnies de chemins de fer mentionnées dans le chapitre 25 de la 46 Victoria (1883.)

21*b*. Réponse à adresse; copie de toute correspondance, etc., non encore produits, concernant l'octroi ou le paiement d'aucunes subventions aux chemins de fer, jusqu'à date.

21*c*. Réponse à adresse; état indiquant: 1° les noms des compagnies de chemin de fer qui ont fait des demandes au gouvernement ou au parlement du Canada, pour des subsides, depuis 1867 jusqu'à cette date; 2° les noms des chemins de fer à qui il a été accordé et payé des subsides par le gouvernement fédéral, depuis 1867 jusqu'à cette date; 3° les sommes payées à chacune des dites compagnies de chemin de fer depuis 1867 jusqu'à cette date; 4° la longueur des dits chemins de fer; 5° le nom de la province ou des provinces traversées par ces chemins de fer; 6° le montant originaire de l'hypothèque possédée par le Canada sur les propriétés de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada; 7° copie de l'ordre en conseil opérant la radiation de cette hypothèque en faveur de la dite compagnie, la date de la dite radiation, et le montant des intérêts accrus sur cette dite créance à la date de la radiation; et 8° les sommes payées par le gouvernement du Canada, depuis 1867 jusqu'à cette date, pour prolonger le chemin de fer Intercolonial dans la cité d'Halifax. (*Pas imprimée.*)

21*d*. Réponse à adresse; copie de toute correspondance non encore produite, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba, l'extension de ses limites, le territoire en contestation entre elle et l'Ontario, ses terres des écoles, les terres publiques dans la province et les questions de chemins de fer affectant la province.

21*e*. Réponse à adresse; copie de toute correspondance concernant la construction du tronçon de chemin de fer projeté entre Gravenhurst et Callander, ou l'octroi d'une subvention pour cet objet. (*Pas imprimée.*)

21*f*.. Papiers concernant une aide à la province de Québec et autres provinces et les subventions de chemins de fer, comme suit:—Mémoire concernant la réclamation de Québec; Montréal à Saint-Jean et Halifax et Sydney; chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa; chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique; chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau; chemin de fer de Napanee et Tamworth; chemin de fer d'Erié et Huron; chemin de fer du Pacifique d'Ontario; chemin de fer de Kingston et Pembroke; chemin de fer et pont entre le chemin de fer de Jonction de l'Union Jacques-Cartier et la jonction de Saint-Martin; chemin de fer de Saint-Louis à Richibouctou; chemin de fer de Hopewell à Alma; chemin de fer de Saint-André à Lachine; chemin de fer des Grandes Piles au lac des Iles; chemin de fer des Comtés de l'Ouest, Annapolis à Digby; Baie des Chaleurs, de Caraquet à Shippegan; Matapédiac à Paspébiac; chemin de fer de la vallée du Miramichi, l'embranchement de l'Intercolonial entre la station de Derby et Indian Town. (*Documents seulement.*)

21*g*. Copie du contrat passé entre Sa Majesté la reine, agissant pour le Canada et représentée au dit contrat par l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux,—et la compagnie du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord. (*Pas imprimée.*)

N° 22... DÉPENSES DES COMMISSAIRES, ETC :—Réponse à ordre ; relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 16 septembre 1880 jusqu'à date. (*Pas imprimée.*)

22*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

23... EMPLOYÉS DANS LES DISTRICTS MILITAIRES :—Réponse à ordre ; état donnant le nom de chaque officier et employé dans chaque district militaire, avec le salaire et la date de la nomination. (*Pas imprimée.*)

24... COUT DU TRANSPORT DES PRISONNIERS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître ce qu'a coûté, par tête, le transport des prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers, pendant les exercices 1880-81 et 1881-82. (*Pas imprimée.*)

25... TERRES FÉDÉRALES :—Réponse à ordre ; relevé du nombre total d'acres de terres publiques vendues pendant l'année 1882 ; du nombre de personnes auxquelles ces ventes ont été faites ; du prix moyen obtenu, et du prix total des ventes.

25*a*. Réponse (*partielle*) à adresse : 1° Copie de toute correspondance, etc., avec le commissaire des terres à Winnipeg ou autre agent des terres touchant le retrait des terres à concéder dans la zone d'un mille (*Mile Belt*), à titre de homestead et préemption, et la rouverture des dites terres pour concession à titre de homestead et préemption. 2° De toute correspondance, etc., concernant les réclamations des colons ou squatters sur les dites terres. 3° De toute correspondance, etc., concernant la vente de telles terres, etc. 4° De tous règlements relativement aux réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres. (*Pas imprimée.*)

25*b*. Réponse à ordre ; copie de tous règlements ou ordres non compris dans l'ordre de la dernière session, concernant la vente ou administration des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage et des emplacements de ville. (*Pas imprimée.*)

25*c*. Réponse à ordre ; représentation adressée au gouvernement au sujet de la simplification du système adopté pour le transfert des terres du Nord-Ouest. (*Pas imprimée*)

25*d*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, s'il en est, échangée entre le maire et le conseil de Winnipeg et le gouvernement, au sujet de l'octroi ou de la location, à la cité de Winnipeg, d'un terrain situé au fort Osborne, pour servir de parc public. (*Pas imprimée.*)

25*e*. Réponse à adresse ; copie de l'ordre en conseil réservant des terres à être octroyées à la compagnie agricole de la vallée de la Qu'Appelle. Aussi, toute correspondance touchant l'accomplissement des conditions stipulées dans le dit ordre et au transfert des colons établis sur les dites terres. (*Pas imprimée.*)

25*f*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre total d'acres de terres publiques arpentées dans le Kéwatin, le Manitoba et le territoire du Nord-Ouest, pendant l'année 1883, et le coût de tel arpentage, par acre. (*Pas imprimée.*)

25*g*. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'acres de terres publiques entrés comme homesteads et préemption pendant l'année 1883, le nombre de telles entrées, etc. (*Pas imprimée.*)

25*h*. Réponse à adresse (Sénat) ; indiquant tous les ordres en conseil passés depuis le 1er janvier 1882, avec la correspondance relative aux ventes des terres de l'artillerie dans la seigneurie de Sorel. (*Pas imprimée.*)

25*i*.. Réponse à ordre ; état des ventes de terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest pendant l'année civile 1882. (*Pas imprimée.*)

25*j*. Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre total de demandes de concessions de terres pour fins de colonisation, conformément au projet n° 1 des règlements concernant les terres promulgués le 23 décembre 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies et des concessions ont été accordées, jusqu'au 1er janvier 1883. (*Documents seulement.*)

25*k*. Réponse à ordre ; état donnant le nombre total d'acres de terres publiques vendus pendant l'année 1883, le prix moyen obtenu par acre, et le produit total de telles ventes. Aussi, le nombre de demandes faites en confor-

mité des projets de colonisation nos 1 et 2 des règlements du 23 décembre 1881; le nombre d'acres accordés à chaque demande. (*Pas imprimée*)

N° 25*l*.. TERRE BÉDÉRADES :—Réponse à ordre; état du nombre d'acres ou milles carrés de terre boisée ou de fonds de bois vendus par le gouvernement depuis le 1er mars 1883, dans le district de la rivière à l'Arc ou dans les environs, dans le Nord-Ouest; donnant les noms des acheteurs et le prix payé, etc. (*Pas imprimée.*)

25*m* Réponse supplémentaire au n° 25*b*. (*Pas imprimée*)

25*n*. Réponse à ordre; copie de tous règlements promulgués au sujet de l'administration ou de la vente des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage, et des emplacements de ville, depuis le 23 décembre 1881. (*Pas imprimée.*)

25*o*. Réponse à ordre; copie de tous rapports, non encore publiés, concernant le caractère et les ressources probables de la région traversée par le chemin de fer du Pacifique canadien, au nord des lacs Huron et Supérieur, et renfermant toutes les informations que possède le gouvernement sur la totalité du territoire compris entre les grands lacs et la côte sud de la baie d'Hudson. (*Pas imprimée.*)

25*p*. Réponse à ordre; copie de toutes demandes et état de toutes ventes ou locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, non compris dans la réponse déjà donnée, et les détails de toute conversion de location de terrains houillers en propriétés de biens-fonds libres; et un état des paiements effectués en vertu d'aucuns affermages ou d'aucunes ventes ou conversions. (*Pas imprimée*)

25*q*. Réponse à adresse; copie de toute correspondance échangée entre la Société Provinciale, Agricole et Industrielle du Manitoba, la Chambre d'Agriculture du Manitoba, et le gouvernement, au sujet de l'octroi d'un terrain dans la cité de Winnipeg pour fins d'exposition. (*Pas imprimée.*)

25*r*. Réponse à ordre; état indiquant le nombre d'acres de terres publiques arpentées dans le Manitoba et le Territoire du Nord-Ouest pendant l'année 1883, et le coût par acre de tel arpentage. (*Pas imprimée.*)

25*s*. Réponse supplémentaire au n° 25*a*. (*Pas imprimée.*)

25*t*. Réponse à adresse; copie de toute la correspondance avec des agents, défendant la concession à titre de homestead ou de préemption, de toutes les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien; aussi, copie des règlements existants au sujet de la disposition des dites terres. (*Pas imprimée.*)

25*u*. Réponse à adresse; 1° copie de toute correspondance avec les agents du département, concernant le retrait des terres à concéder à titre de homestead et préemption, au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. 2o. De toute correspondance relative aux réclamations des colons ou squatters sur les dites terres. 3° De toute correspondance touchant la vente de telles terres à l'enchère. 4° De toutes ventes privées effectuées après le 1er janvier 1884, les conditions de vente et le prix obtenu. 5° De toute correspondance concernant la rouverture de telles terres pour concession à titre de homestead et préemption. (*Pas imprimée.*)

25*v*. Réponse à adresse; 1° copie de toute correspondance avec les agents du gouvernement touchant le retrait des terres à concéder à titre de homestead et préemption dans les lieux connus sous les noms de réserve de la ville de Régina, Moose-Jaw, et autres localités des territoires du Nord-Ouest, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, et touchant leur rouverture pour concession à titre de homestead et préemption, et les termes et conditions auxquels elles ont été ainsi rouvertes. 2° De toute correspondance relative aux réclamations des colons et squatters sur telles terres. 3° De toute correspondance touchant la vente de ces terres. 4° De tous règlements concernant les réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres. (*Pas imprimée.*)

25*w*. Réponse à ordre; état indiquant le nombre de baux passés pour location de terres à pâturages dans l'année 1883, le nom de chaque locataire, le nombre approximatif d'acres compris dans chaque bail, les conditions de chaque bail, le montant reçu et à recevoir sur chaque bail, et le nombre total d'acres loués, et la recette totale perçue pour ces locations pendant l'année. (*Distribution seulement.*)

N° 26... COURS DE VICE-AMIRAUTÉ :—Réponse à adresse ; relevé des sommes d'argent payées à titre d'émoluments au juge, au greffier et à l'huissier de la cour de vice-amirauté à Québec, et des sommes payées à chacun des officiers des cours de vice-amirauté à Halifax et Saint-Jean, respectivement. Aussi, un état indiquant le nombre de plaintes produites et de causes instruites dans les dites cours, respectivement, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'à cette date. (*Distribution seulement.*)

26*a*. Réponse à adresse ; copie de toutes dépêches du gouvernement impérial au sujet des cours de vice-amirauté au Canada qui n'ont pas encore été soumises, et du changement de procédure et de pratique dans ces cours. (*Pas imprimée.*)

27... PHARES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc, concernant la construction d'un phare à la Pointe Westhaver, à l'entrée de l'anse Hubbard, dans le comté de Lunenburg, et de toutes instructions adressées au commandant du steamer *Newfield* ou à aucun autre officier du gouvernement au sujet de l'emplacement du dit phare et sous l'autorité desquelles ce fonctionnaire a agi le 10 juin 1882. Aussi, copie de l'arrangement conclu pour l'acquisition du terrain pour le dit phare par C. E. Kaulbach, écr., et M.P., au nom du gouvernement. (*Pas imprimée.*)

27*a*. PHARES :—Réponse à ordre ; état détaillé des montants dépensés avec pièces justificatives depuis le 1er janvier 1880, pour réparations aux phares de l'île Pelée, la Longue Pointe et Rondeau ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et John Corbett et William Grubb, ou toute autre personne au sujet du phare de l'île Pelée. (*Pas imprimé.*)

28... ARGENT DU GOUVERNEMENT EN DÉPÔT :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant d'argent déposé au credit du gouvernement du Canada en date du 1er janvier 1884, ainsi que les noms des banques où ces dépôts ont été faits, et le montant déposé dans chaque banque respectivement ; aussi le montant portant intérêt et le taux de l'intérêt, s'il en est, alloué pour ces dépôts, dans chaque cas. (*Distribution seulement.*)

29... RECETTES ET DÉPENSES :—Réponse à ordre ; état détaillé des recettes et des dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 20 janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 20 janvier 1884. (*Distribution seulement.*)

29*a*. Réponse à ordre ; état des recettes et dépenses imputables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, jusqu'au 10 février, dans chacun des exercices fiscales 1883 et 1884. (*Distribution seulement.*)

29*b*. Réponse (*partielle*) à ordre ; état faisant connaître les recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé jusqu'au 20 mars 1883 et 1884, respectivement ; aussi, un état des exportations et importations jusqu'au 1er mars de chacune des années 1883 et 1884, respectivement. (*Pas imprimée.*)

30... BOISSONS ENIVRANTES :—Réponse à ordre ; état de tous les certificats pour liqueurs octroyés en vertu de l'Acte de 1878, par les médecins du comté de Halton, donnant le nom de chaque médecin, et spécifiant le nombre de certificats octroyés par chacun depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1882. (*Pas imprimée.*)

30*a*. Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de spiritueux importés, fabriqués et entrés pour la consommation au Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1883, par provinces, avec les droits de douane et d'accise sur les dites liqueurs, et leur coût total. (*Pas imprimée.*)

30*b*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant l'importation de liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

30*c*. Réponse ; liqueurs vendues à des personnes dans le comté d'Halton, en vertu de l'Acte de Tempérance du Canada, 41 Vict. chap. 16.

30*d*. Réponse à ordre ; état de tous certificats accordés par les médecins en vertu de l'Acte de Tempérance de 1878, dans le comté de Prince, I.P.E., depuis la mise en vigueur de cet acte dans ce comté, indiquant les personnes qui ont accordé ces certificats, à qui ils ont été donnés, et leurs dates. (*Distribution seulement.*)

30*e*. Réponse à adresse ; copie des jugements de la cour suprême du Canada, non encore soumis, sur la question du pouvoir législatif relatif à la réglementation de la vente des liqueurs enivrantes, et du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de Hodge *vs.* La Reine sur ce même sujet ; aussi, copie des notes sténographiques des procédés pris devant le

comité, et de toute correspondance se rattachant à cette cause ; et aussi, copie des notes sténographiques des procédés pris devant le comité dans la cause de Russell *vs* La Reine. (*Documents seulement*)

N° 30*f*.. BOISSONS ENIVRANTES :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et aucun des gouvernenents des provinces touchant l'acte concernant la vente des liqueurs enivrantes, de 1883. (*Documents seulement*)

31... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Correspondance relative à la garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la compagnie.

31*a*. Résolution adoptée par la Chambre ; rapport donnant des renseignements sur les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée :—1. Le choix de la route ; 2. Le choix ou la réserve des terres ; 3. Le paiement de deniers, subvention, avance, etc. ; 4. La construction des embranchements ; 5. Les taux de péages pour voyageurs et marchandises ; 6. Sujets divers, construction de ponts, etc ; 7. (1) Transfert de la section de la Baie du Tonnerre à la compagnie, et fonctionnement ; 7. (2) Evaluation du matériel roulant dont la compagnie doit prendre possession.

31*b*. Copie des contrats pour le chemin de fer du Pacifique canadien conclus depuis la dernière session du Parlement. (*Documents seulement*)

31*c*.. Papiers relatifs à une demande de la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'avance, sur dépôt de garanties, d'une somme suffisante pour lui permettre de continuer ses travaux de construction. (*Documents seulement.*)

31*d*. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse supplémentaire au n° 31*a* (*Pas imprimée.*)

31*e*. Copie de la correspondance échangée entre le département des Finances et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien au sujet des affaires de la compagnie, depuis la date du dernier rapport à la Chambre des Communes, lors de la dernière session. (*Documents seulement.*)

31*f*. Etat concernant la compagnie :—Pages X à XV, pages 7 à 13 (annexe n° 3), et pages 152 à 154 inclusivement du rapport du département (annexe n° 9). Mémoire de M. Schreiber, du 2 février 1884, sur le tracé final. Mémoire de M. Schreiber, du 2 février 1884, sur les travaux non terminés. Profils 1 à 16, montrant les embranchements, la ligne principale et ses sections approuvées. Etat statistique requis par l'Acte refondu des chemins de fer. Rapport de paiements, etc. (*Documents seulement.*)

31*g*. Etat contenant copie de tous contrats faits par la compagnie pour la construction d'aucune partie du chemin de fer. (*Documents seulement.*)

31*g*-1. Réponse à adresse ; copie de l'acte constitutif ou d'association d'une compagnie de construction appelée "The Northern American Constructing Company," et un état des noms des actionnaires ou des associés de la dite compagnie. (*Documents seulement.*)

31*h*. Réponse à adresse ; copie de tout mémoire officiel ou public de la compagnie concernant sa situation, etc., qui n'a pas encore été produit. (*Documents seulement.*)

31*h*-1. Réponse à adresse ; état indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de $25,000,000 à $100,000,000 de piastres, etc. (*Documents seulement.*)

31*i*.. Réponse à adresse ; rapports non encore déposés sur le bureau, concernant la garantie pour la compagnie et concernant toute modification projetée à cet arrangement. Aussi, concernant toutes subventions postales. (*Documents seulement.*)

31*j*.. Réponse à ordre ; état contenant l'évaluation des sommes supplémentaires devant être payées aux entrepreneurs de la section B, ou à la compagnie à compte du contrat pour la construction, ou de tout arrangement subséquent. (*Pas imprimée.*)

31*k*. Réponse à adresse ; état indiquant le coût des premiers 40 milles à l'ouest de Callander construits par la compagnie. Paiements détaillés à la compagnie de construction en ce qui concerne la ligne à l'ouest de la jonction de Sulbury ou au delà Le coût de tous travaux exécutés par la compa-

gnie sur c tte section depuis l'annulation du contrat avec la compagnie de construction, jusqu'au 31 décembre 1883. Les noms des personnes avec lesquelles des contrats ont été passés pour l'exécution de tels travaux, et copie de leurs contrats. Mêmes détails pour ce qui concerne la ligne de Port-Arthur vers l'est; et état du coût de l'embranchement sur les Moulins d'Algoma. (*Documents seulement.*)

N° 31*k*-1. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à adresse ; état faisant connaître le nombre de milles construits par la compagnie de construction, et les paiements détaillés, à elle faits en ce qui concerne la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien à partir d'un point 45 milles à l'est de la Saskatchewan en se dirigeant vers l'ouest. Le coût, à la compagnie, de la ligne depuis le point ci-dessus jusqu'au sommet des Montagnes-Rocheuses. Le coût estimatif de l'achèvement de cette partie de la ligne du chemin de fer laissée inachevée entre Callander et Port-Arthur ; et séparément, le coût de l'équipement de cette partie. Le coût estimatif de cette partie, par mille ; et le coût de cette section de 100 milles reconnue si difficile à construire. Des états semblables pour l'achèvement de la partie laissée inachevée entre les Montagnes-Rocheuses et Kamloops. (*Documents seulement.*)

31*k*-2. Réponse à adresse ; état faisant connaître le coût, par mille, du chemin de fer, pour les 615 milles à l'ouest de Winnipeg jusqu'à un point situé à 45 milles à l'est de la Saskatchewan. Les noms des entrepreneurs. Copie des contrats pour tels travaux, y compris le contrat de *Shepperd* et *Langdon.* (*Documents seulement.*)

31*k*-3. Réponse à adresse ; état concernant la compagnie de construction *North American.* (*Documents seulement*)

31*k*-4. Réponse à adresse ; (1.) Un état du prix convenu par la compagnie pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin ou chemin de fer des Laurentides ; (2.) Le stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest canadien ; (3.) Les garanties ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est ; (4.) La charte de la compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest. (*Documents seulement.*)

31*k*-5. Réponse à adresse ; état du prix net reçu par la compagnie pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les trente millions émis à un syndicat, etc. ; aussi, un état indiquant la date et le taux auquel ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt-cinq millions, et le taux auquel ils ont été émis, et les dates de paiement des cinq millions de piastres payées à cette fin. (*Documents seulement.*)

31*l*. Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et toute autre compagnie de chemin de fer concernant l'ouverture du chemin de fer Union Jacques-Cartier. (*Documents seulement.*)

31*m*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—5. (*Documents seulement.*)

31*n*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—4. (*Documents seulement.*)

31*o*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—3. (*Documents seulement.*)

31*p*. Réponse à ordre ; carte ou cartes montrant le tracé du chemin de fer et de ses embranchements jusqu'où il a été approuvé ou construit ; les terres mises en réserve et les terres demandées mais non encore mises en réserve. (*Pas imprimée.*)

31*q*. Réponse à adresse ; copie de toute convention intervenue entre le gouvernement et les entrepreneurs de la section B au sujet du transfert du contrat et de tous ordres en conseil mettant à effet telle convention. (*Documents seulement.*)

31 . Réponse à adresse ; copie d'un mémoire à Son Excellence en conseil signé par Frank Moberly et W. A McCallum, au nom des habitants de Neebing, demandant de l'aide au sujet de leur boni à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's Landing et Kaministiquia. (*Pas imprimee.*)

31*s*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie au sujet de l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, et un état faisant connaître le montant dépensé par la compagnie pour encourager cette immigration. (*Pas imprimée.*)

N° 31*t*.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant les remises à être faites aux fabricants canadiens de certains articles nécessaires à la compagnie du chemin de fer ; de toute demande faite pour telle remise et de toute correspondance à ce sujet ; un état des calculs qui ont servi de base à ces remises, et une évaluation détaillée des sommes probables à être soldées par le trésor pour chaque classe d'articles, en supposant qu'ils aient été fabriqués au Canada en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins de la compagnie, et du pourcentage des remises, *ad valorem*, sur chaque classe de ces articles. (*Documents seulement.*)

31*u*. Réponse à adresse ; état indiquant les noms de tous actionnaires de la compagnie et le montant d'actions en possession de chacun des dits actionnaires à chacune des dates suivantes, savoir : les 14, 21 et 28 octobre, et le 4 novembre 1883. (*Documents seulement.*)

31*v*. Réponse à adresse ; 1. Etat détaillé de la dépense faite en rapport avec le chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa ; 2. Un état détaillé complet du montant de $473,000, ou environ, porté à titre d'avances diverses, voituriers, contre-créances et autres matières ; 3. Un état détaillé des paiements à compte de l'intérêt sur le stock de la compagnie ; Copie de tous rapports, etc., sur lesquels ont été basées les estimations de la compagnie et de M. Schreiber concernant le coût du parachèvement du chemin de fer. (*Documents seulement.*)

31*w*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—2. (*Documents seulement.*)

31*x*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—1. (*Documents seulement.*)

31*y*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*. (*Documents seulement.*)

31*z*. Réponse à adresse ; Copie de tous papiers ayant trait à tous paiements ou avances faits, à quelque titre que ce soit, à la compagnie, et qui ne sont pas compris dans les états déjà soumis. (*Documents seulement.*)

31*aa*. Papiers relatifs aux arbitrages résultant de réclamations au sujet de la construction de certaines sections du chemin de fer. (*Documents seulement.*)

31*bb*. Copies des lettres de MM. Manning, McDonald et Cie, du 7 janvier au 24 février 1884, respectivement. (*Documents seulement.*)

MATIÉRES DU VOLUME N° 10.

32... BANQUES :—Liste des actionnaires des banques canadiennes pour l'année 1883.

33... SERVICE CIVIL :—Etat (Sénat) des noms et salaires, etc., des employés du service civil, aussi des officiers de l'état-major payé des officiers de milice, des officiers du Sénat et de la Chambre des Communes. (*Documents seulement.*)

33*a*. Etat (Sénat) donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, et spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue. (*Documents seulement.*)

33*b*. Rapport du Bureau des Examinateurs du Service Civil pour l'année 1883.

34... GARANTIES ET SÉCURITÉS :—Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du Secrétaire d'Etat du Canada. (*Pas imprimée.*)

35... ACCIDENTS SUR LES CHEMINS DE FER CANADIENS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître tous les accidents arrivés sur les divers chemins de fer en Canada pendant les trois dernières années expirées le 31 décembre 1882, et un relevé séparé pour chaque voie ferrée, etc. (*Pas imprimée.*)

36... AGRICULTURE :—Réponse à ordre ; état indiquant la valeur des instruments aratoires, voitures, wagons, etc., sur laquelle ont été basés les nouveaux droits spécifiques projetés, etc. ; aussi, un état des valeurs qui ont servi de base aux calculs des droits projetés sur les articles que l'on se propose de frapper d'un droit spécifique ou spécifique et *ad valorem* combinés, en vertu des résolutions du tarif déposées sur le bureau. (*Pas imprimée.*)

36*a*.. Etat (*partiel*) de toutes les dépenses faites par le comité nommé durant la session de 1882, pour s'enquérir de l'opération du tarif sur les intérêts agricoles de la Puissance, et de faire rapport à ce sujet. (*Pas imprimé.*)

Nº 36*b*. AGRICULTURE:—Réponse à ordre ; copie de toute pétition au ministre de l'Agriculture, demandant que l'on accorde des prix pour les meilleurs essais sur l'industrie agricole et les arts mécaniques, et que l'on fasse circuler chez les cultivateurs et les artisans ces essais. (*Pas imprimée.*)

36*c*. Rapport sur les statistiques agricoles du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1883. (*Pas imprimé.*)

37... PONT DUFFERIN, OTTAWA:—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., touchant la remise du droit sur le fer importé pour la construction du pont Dufferin, en 1873. (*Pas imprimée.*)

38... STATUTS FÉDÉRAUX:—Rapport officiel de la distribution des statuts de la Puissance du Canada, 46 Vic., 1883. (*Pas imprimé.*)

38*a*. Rapport des commissaires chargés de refondre et reviser les Statuts du Canada. (*Pas imprimé.*)

39... EMPRUNTS CANADIENS:—Réponse à ordre ; copie de tous ordres et avis administratifs au sujet de l'emprunt canadien projeté de quatre millions. (*Pas imprimée.*)

39*a*. Réponse à adresse ; copie de tous papiers, etc., concernant la mission du ministre des Finances en Angleterre, en 1883, dans le but de prendre des arrangements pour l'émission d'un nouvel emprunt. (*Pas imprimée.*)

40... BANQUE D'ÉCHANGE DU CANADA:—Réponse à adresse ; état détaillé du compte du gouvernement du Canada avec la Banque, et copie de toute correspondance et de tous télégrammes, ordres en conseil, obligations ou autres garanties concernant tous tels dépôts ou retraits. (*Pas imprimée.*)

41... RECENSEMENT ET STATISTIQUE:—Rapport en conformité avec la clause 25 de "l'Acte concernant le recensement et la statistique." (*Pas imprimé.*)

42... RAPPORTS DE LA SESSION, DÉPENSES RELATIVES AUX:—Réponse à ordre ; relevé de la somme dépensée chaque année, depuis le changement du système, par chaque département, à même la somme ronde votée pour les rapports de la session. (*Pas imprimée.*)

43... LE COURRIER DE SAINT-HYACINTHE:—Réponse à ordre ; état détaillé, concernant l'emploi des sommes de $5,000 et $2,688.74, payées au *Courrier de Saint-Hyacinthe* ; aussi, pour détails de même nature touchant l'emploi de $3,239.20, pour la publication des procédés de la Société Royale. (*Pas imprimée*)

44... D. D'AMOUR, DESTITUTION DE:—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, relativement à la destitution de David d'Amour, ci-devant capitaine du phare-flottant de l'Isle Rouge. (*Pas imprimée.*)

45... STEAMERS FÉDÉRAUX:—Réponse à ordre ; copie du rapport du capitaine Scott, de la marine royale, et de ses assesseurs, sur la perte du steamer *Princess Louise.* (*Distribution seulement.*)

45*a*. Réponse à ordre ; copie du contrat, etc., passé par le gouvernement avec Jotham O'Brien pour la construction du steamer *Princess Louise ;* copie de tous ordres, etc., concernant le remorquage du dit steamer de Maccan à Halifax, et de tous contrats, etc., relatifs à l'obtention et à la construction de machines pour le dit steamer. (*Pas imprimée.*)

45*b*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports faits par les inspecteurs de bateaux à vapeur sur les coques et machines des steamers *St. Lawrence, Prince of Wales* et *Northern Light*, depuis la nomination des inspecteurs, et de toute correspondance, concernant la cessation du transport des voyageurs et des marchandises par les deux premiers de ces steamers pendant la dernière saison, ou concernant l'emploi du *Northern Light* et du *Napoléon III* en leur lieu et place. Aussi, copie de tous certificats donnés par les dits inspecteurs à chacun des dits steamers *Northern Light* et *Napoléon III.* Aussi, copie de toute correspondance, se rapportant à la condition du *Northern Light* ou aux réparations qui lui ont été faites à Pictou l'été dernier. (*Distribution seulement.*)

45*c*. Réponse à ordre ; état donnant les noms des différentes personnes qui ont envoyé des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Princess Louise*, et le nom de la personne à qui le contrat a été donné ; aussi, copie du devis fourni aux personnes qui ont présenté des soumissions. (*Pas imprimée.*)

N° 45*d*. STEAMERS FÉDÉRAUX :—Réponse à ordre ; état détaillé du montant payé à M. Jotham O'Brien sur son contrat pour la construction du steamer *Princess Louise ;* aussi, copie de tous certificats sur le visa desquels les dits montants ou partie d'iceux ont été payés. (*Pas imprimée*)

45*e*. Réponse (*partielle*) à adresse ; copie de toute correspondance concernant une allocation pour le service d'hiver fait sur le Saint-Laurent entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle par le vapeur *Fulger*, et aussi un état des sommes payées ou à être payées par le gouvernement fédéral à cette fin. (*Pas imprimée.*)

46... EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS :—Réponse à ordre ; état des exportations et importations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 1er janvier 1884, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. (*Distribution seulement.*)

47... JACQUES, JAMES H , ET KEARNEY, CHARLES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de la nomination de James H. Jacques et Charles Kearney, du comté de Carleton, N.-B., à des emplois dans le service civil du Canada. (*Pas imprimée.*)

47*a*. Réponse supplémentaire au précédent. (*Pas imprimée.*)

48... REMISES DE DROITS :—Réponse à ordre ; copie de tous mémoires, etc., demandant un drawback sur les sucres raffinés en Canada et exportés en pays étrangers ; aussi, copie de tous règlements faits au sujet de tel drawback. (*Pas imprimée.*)

48*a*.. Réponse à ordre ; état faisant connaître toutes les demandes faites pour drawbacks sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin 1883 ; et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, donnant le nom de la personne qui a fait la demande. (*Distribution seulement.*)

48*b*.. Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation (non comprises dans le dernier état soumis à cette Chambre), donnant le nom de toutes les personnes qui ont présenté une demande, etc. (*Distribution seulement.*)

48*c*. Réponse supplémentaire au n° 48. (*Pas imprimée.*)

48*d*. Réponse à ordre ; état indiquant le montant payé pour remises de droits sur la toile à voiles pour navires et bateaux-pêcheurs ; à qui ils ont été payés, etc. (*Distribution seulement.*)

49... DUSTAN, M., RÉCLAMATIONS DE :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance concernant la réclamation de M. Dustan, de Halifax, pour remise de droits sur machines destinées à une raffinerie de sucre. (*Pas imprimée.*)

49*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

50... PERMIS POUR COUPER DU BOIS .—Réponse à adresse ; copie de tous les ordres en conseil relatifs à l'octroi de permis pour couper du bois sur les terres des sauvages, dans la province d'Ontario, depuis janvier 1875 jusqu'à présent. (*Distribution seulement.*)

50*a*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre total de licences ou permis pour la coupe du bois demandés et accordés ou refusés, jusqu'au 1er février 1883, etc. (*Distribution seulement.*)

50*b*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., au sujet de l'annulation et de la suspension des licences pour couper du bois sur les terres des sauvages près de Fort-William, sur la réserve de Fort-William. (*Pas imprimée.*)

50*c*. Réponse supplémentaire au n° 50*a*. (*Pas imprimée.*)

51... FERMES D'APPROVISIONNEMENTS ET FERMES POUR L'INSTRUCTION DES SAUVAGES :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de fermes d'approvisionnement et de fermes pour l'instruction des sauvages qui ont été abandonnées depuis le 1er janvier 1882 ; l'emplacement, etc , le motif de l'abandon ; aussi, le rapport de T. P. Wadsworth, inspecteur des agences et fermes des sauvages, pour 1883, ou tout rapport supplémentaire fait par lui. (*Pas imprimée.*)

52... ILE LA CLOCHE, ETC. :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements d'Ontario et du Canada touchant la vente de l'île La Cloche, près la baie Georgienne ou les îles aux Canards, et touchant les droits respectifs de ces gouvernements sur les îles situées dans ces parages.

MATIERES DU VOLUME N° 11.

N° 53... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée postérieurement au 6 mars 1883, entre le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse et le département des chemins de fer et canaux concernant des questions de chemins de fer dans cette province.

53*a*. Réponse supplémentaire à la précédente.

53*b*.. Réponse à ordre ; état du revenu et des frais d'exploitation du, pendant les six mois de l'année expirée le 31 décembre 1883. (*Pas imprimée.*)

53*c*. Réponse à ordre ; état des accidents, depuis le 1er mars 1883 jusqu'au 1er janvier 1884, avec les causes respectives. (*Pas imprimée.*)

53*d*. Réponse à ordre ; état indiquant en milles la longneur du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Moncton, et le coût primitif de sa construction. Aussi la longueur du dit chemin entre les limites du Nouveau-Brunswick et Truro, et son coût. le matériel roulant non compris. (*Pas imprimée.*)

53*e*.. Réponse à ordre ; état indiquant les noms des différents employés supérieurs au service du gouvernement sur le chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

53*f*. Réponse à ordre ; état donnant le nombre de jours, avec dates, pendant lesquels le bureau des commissaires de l'Intercolonial a siégé à partir du 1er janvier 1883 jusqu'au 31 janvier 1884 ; combien de fois chaque membre a été absent des séances, l'allocation mensuelle payée à chaque membre du bureau, et le montant total payé à chacun pendant la période susmentionnée. Aussi, les dates auxquelles des séances ont été tenues en dehors d'Ottawa, et où elles ont été tenues. (*Pas imprimée.*)

53*g*. Réponse à ordre ; état du montant des sommes perçues par la vente des bâtiments sur le chemin de fer Intercolonial, depuis Hadlow jusqu'à la Rivière-du-Loup, inclusivement ; par qui vendus, le nom de l'acheteur et le prix payé pour chaque bâtiment. (*Pas imprimée.*)

53*h*.. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée avec les commissaires de l'Intercolonial, et un état des questions qui leur ont été soumises subséquemment à la période comprise dans la réponse à une adresse de la dernière session. (*Pas imprimée.*)

53*i*.. Réponse à adresse ; copie des arrangements intervenus entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer Québec-Central, par lesquels cette dernière compagnie a le droit de voie sur cette partie du chemin de fer Intercolonial connue sous le nom d'embranchement de Saint-Charles. (*Pas imprimée.*)

53*j*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement du Canada et celui du Nouveau-Brunswick concernant une balance réclamée par ce dernier comme lui étant due, sur cette partie du chemin de fer Intercolonial connue sous le nom de Prolongement vers l'Est, depuis mai 1876. (*Pas imprimée.*)

53*k*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année expirée le 31 décembre 1883 ; aussi, un état montrant le matériel roulant construit durant l'année dans les ateliers du gouvernement. (*Pas imprimée.*)

53*l*. Réponse à ordre ; état comparatif indiquant les noms des fonctionnaires employés sur l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, dans les bureaux du surintendant du service de la voie, les départements des machines et du matériel, et de la comptabilité. Aussi les noms des chefs de trains, ingénieurs-mécaniciens et chefs de gares sur les dites lignes. (*Pas imprimée.*)

53*m* Copie des ordres en conseil nommant trois commissaires pour faire une enquête et présenter un rapport sur les réclamations résultant de la construction de l'Intercolonial, etc. (*Documents seulement.*)

53*n*. Rapports spéciaux des commissaires au sujet des réclamations de Neilson et McGaw, Duncan Macdonald, Frédéric Turgeon, Andrew Johnson et Cie, Alexander McDonnell et Cie, Ebenezer Hicks et Cie, Donald Fraser

et Cie, McBean et Robinson, Martin Murphy, Starr et De Wolf, E. A. Jones et Cie, J. M; Blaikie, John Russell et Alphonse Matte, R. H. McGreevy, et Smith et Pitblado. (*Documents seulement.*)

N° 53*o*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL:—Réponse à ordre; état indiquant le nombre de passes données sur le chemin de fer depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er janvier 1884, chaque année, par qui données, et à qui. (*Pas imprimée.*)

53*p*. Réponse à adresse (Sénat); relevé indiquant le nombre de passes gratuites sur le chemin de fer Intercolonial et sur celui de l'Ile du Prince-Edouard, ou sur quelque partie ou section de leurs parcours, qui ont été accordées entre le 1er janvier 1874 et le trente et un décembre 1883, à des personnes n'étant point des agents ou des ouvriers employés au service de ces chemins, avec mention des personnes qui ont reçu les dites passes. (*Pas imprimée.*)

54... INSPECTION DU HARENG DE TERRENEUVE:—Réponse à adresse; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de Terreneuve et celui du Canada, au sujet de l'inspection au Canada du hareng saumuré de Terreneuve importé au Canada; état faisant connaître la quantité de hareng de Terreneuve importé dans divers ports du Canada en 1883, et le nombre de barils et de demi-barils de poisson qui ont été soumis à l'inspection officielle, et le résultat de telle inspection.

55... COMPAGNIE ANGLO-CANADIENNE DE PRÊT ET DE PLACEMENTS:—Etat des affaires de la compagnie, à la date du 31 décembre 1883, et une liste des actionnaires de la dite compagnie. (*Pas imprimée.*)

56... COMPTES DE L'ONTARIO ET DE QUÉBEC AVEC LE CANADA:—Réponse à adresse; copie des relevés transmis aux autorités de l'Ontario et de Québec au sujet de leurs comptes avec le Canada; et de tous ordres en conseil etc., s'y rattachant.

57... CHABOT, CHARLES, REQUÊTE DE:—Réponse à adresse; copie de la plainte ou requête de Charles Chabot, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, soumise aux arbitres fédéraux, avec copie de tout le dossier qui s'en est suivi devant les dits arbitres. (*Pas imprimée.*)

58... CHABOT, LOUIS, REQUÊTE DE:—Réponse à adresse; copie de la plainte ou requête de Louis Chabot, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, soumise aux arbitres fédéraux, avec copie de tout le dossier qui s'en est suivi devant les dits arbitres. (*Pas imprimée.*)

59... GOSSELIN, E., REQUÊTE DE:—Réponse à adresse; copie de la plainte ou requête d'Eugène Gosselin, de Saint-Charles de Bellechasse, cultivateur, soumise aux arbitres de la Puissance, avec copie de tout le dossier qui s'en est suivi devant les dits arbitres. (*Pas imprimée.*)

60... FRAUDES PRATIQUÉES EN DOUANE DANS L'EXPORTATION DU BLÉ OU DE LA FARINE:—Réponse à ordre; copie de toute correspondance non encore produite concernant les fraudes pratiquées en douane dans l'exportation de la farine ou du blé du Canada, en acquit des obligations données pour l'importation de la farine ou du blé des Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

61... DROITS SUR LE GRAIN, LE CHARBON, ETC.:—Réponse à ordre; copie de tous mémoires concernant l'abolition des droits sur les grains, la farine et le charbon, pendant l'année 1882, et subséquemment. (*Pas imprimée.*)

61*a*. Réponse à ordre; copie de tous documents se rapportant à l'abolition des droits sur le bois de service importé dans la province du Manitoba; aussi, un état de la quantité de bois importé dans la province du Manitoba et les droits payés sur ce bois pendant les années 1880-81 et 82. (*Pas imprimée.*)

61*b*. Réponse à ordre; relevé de la quantité et de la valeur du blé et de la farine de blé (séparément) importés des Etats-Unis et entrés pour la consommation, et du droit perçu sur ces importations pendant les six mois expirant le 31 décembre 1883. (*Pas imprimée.*)

62... MCGILLIVRAY, ARCHIBALD:—Réponse à ordre; copie de toute correspondance touchant la vacance causée depuis la dernière session à Morristown, N.-E., par le décès d'Archibald McGillivray, douanier dans cette localité, et son remplacement. (*Pas imprimée.*)

N° 63... BLÉ, FARINE, MAÏS ET FARINE DE MAÏS :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité et la valeur du blé et de la farine, du maïs et de la farine de maïs, importée dans les diverses provinces du Canada, et celle exportée dans les dites provinces pendant les cinq mois expirés le 30 novembre et pendant le mois de décembre 1883. (*Pas imprimée.*)

64... HOUILLE :—Réponse à adresse ; copie de tous règlements ou ordres du gouvernement des Etats-Unis, permettant que la houille de la Nouvelle-Ecosse importée dans les ports américains soit employée par les steamers sans payer de droits. (*Pas imprimée.*)

64*a*. Réponse à ordre ; état complet de toute la houille déclarée à l'entrepôt ou pour l'exportation, pendant les années expirées le 30 juin 1882 et 1883 (*Pas imprimée.*)

64*b*. Réponse à ordre (Sénat) ; état du nombre de tonnes de charbon transporté par le chemin de fer Intercolonial des différents points le long de la ligne pendant l'année 1883, indiquant le lieu où il a été livré et le coût du fret ; et aussi, le nombre de tonnes de charbon expédiées de la Nouvelle-Ecosse par steamers et voiliers aux divers ports du Canada. (*Pas imprimée.*)

65... PÊCHE AUX MARSOUINS, RIVIÈRE-OUELLE :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports, correspondance ou documents relatifs à la pêche aux marsouin de la Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska. (*Pas imprimée.*)

66... PÊCHES :—Réponse à ordre ; état indiquant le nom, etc., de chaque navire ayant reçu une prime d'encouragement pendant les année 1882 et 1883 ; aussi le nom des navires qui ont demandé cette prime, et auxquels elle a été refusée, et le motif de tel refus. (*Distribution seulement.*)

66*a*. Réponse à ordre ; état de tous les règlements maintenant en vigueur, d'après les dispositions de l'Acte des pêcheries défendant la pêche dans la province d'Ontario. (*Pas imprimée.*)

66*b*. Réponse à adresse (Sénat) ; état indiquant le nombre de licences émises pendant les années 1881, 1882, 1883 et 1884, pour la pêche au saumon entre la Malbaie et la rivière au Canard, sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, les noms des personnes qui ont obtenu ces licences, et les droits payés pour chaque licence ; aussi copie de toute correspondance, etc., sur ce sujet. (*Pas imprimée.*)

67... RÉCIPROCITÉ COMMERCIALE AVEC LE BRÉSIL, LES ANTILLES ET LE MEXIQUE :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance et des documents concernant les conventions de réciprocité commerciale intervenues entre le gouvernement brésilien, les différentes autorités administratives dans les Antilles, soit anglaises soit étrangères, et le Mexique, d'une part, et le Canada, d'autre part ; un état faisant connaître le tarif douanier qui régit les importations et exportations de ces pays ; les quantités des divers articles manufacturés ou non-manufacturés exportés du Canada en ces divers pays, et importés de ces pays en Canada, pendant la dernière décade ; et copie des traités commerciaux, s'il en est, conclus entre aucuns de ces pays et la Grande-Bretagne.

67*a*. TRAITÉ DE WASHINGTON, CLAUSES RELATIVES AUX PÊCHERIES :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc , concernant la dénonciation, par le gouvernement des Etats-Unis, des clauses du traité de Washington relatives aux pêcheries, ou ayant trait à toutes négociations qui ont pu être entamées ou à toutes démarches faites par le gouvernement du Canada au sujet de l'usage des pêcheries canadiennes par les pêcheurs américains, en vue de l'expiration prochaine des dites clauses.

68... TARIF DU FRET, FRAIS SUR LES :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil au sujet de la question du droit sur les tarifs du fret. (*Pas imprimée*)

69... LOIS ET RÈGLEMENTS DOUANIERS :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, et aucun membre ou officier de l'association nationale des distillateurs des Etats-Unis, concernant la modification des lois et règlements douaniers actuellement en vigueur au Canada ; aussi, copie de tous ordres en conseil à ce sujet. (*Pas imprimée*)

69*a*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, et le ministre de l'Angleterre à Washington, concernant les droits de douane excessifs perçus sur le foin récolté au Canada et exporté de ce pays aux Etats-Unis, et la remise de ces droits. (*Distribution seulement.*)

N° 70... RÉCLAMATIONS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, au sujet des réclamations de la province de Québec contre le Canada.

71... AMENDES ET SAISIES À DES PORTS DOUANIERS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du Canada pendant l'exercice 1882-83, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883 ; le chiffre des amendes perçues, et la manière dont on en a disposé, etc. (*Distribution seulement*)

71*a*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., concernant la saisie de barils à huile de charbon à Sandwich, Windsor et Walkerville. (*Pas imprimée.*)

71*b*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance qui a rapport à la saisie du tabac du brick *Adeline* et de l'enquête qui a été faite du 17 au 21 mai 1881, à la demande de MM. Lemesurier et fils, au sujet de la dite saisie. (*Pas imprimée.*)

72... ILES LOUÉES DANS LE LAC ONTARIO ET LE SAINT-LAURENT :—Réponse à ordre ; état donnant le nom et la situation des îles louées dans le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

73... MOUTURE EN ENTREPÔT :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, etc., non encore produits, concernant la mouture en entrepôt, ou des règlements pour la mouture en entrepôt ou pour l'importation du blé ou de la farine de provenance ou de manufacture des États-Unis ; aussi, copie de toute correspondance au sujet du transport du blé du Canada aux Etats-Unis ou à travers leur territoire, et de tous règlements des autorités douanières des Etats-Unis touchant tel transport. (*Pas imprimée*)

74... INDIAN HARBOUR, N.-E, BRISE-LAMES D' :—Réponse à ordre ; copie de tous papiers, etc., concernant la construction d'un brise-lames à Indian Harbour, comté de Guysborough, N.-E. (*Pas imprimée.*)

75... PRIME D'ENCOURAGEMENT POUR LA FABRICATION DU FER :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance touchant la prime d'encouragement pour la fabrication du fer. (*Pas imprimée.*)

76 .. HAUT COMMISSAIRE :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, correspondance, etc., touchant la nomination du présent haut commissaire du Canada à Londres, l'accomplissement des fonctions du ministre des chemins de fer pendant son séjour en Angleterre comme haut commissaire, et l'accomplissement des devoirs du haut commissaire pendant son séjour en Canada comme ministre des chemins de fer. (*Distribution seulement.*)

76*a*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, non encore produite, relative à tous paiements, réclamations ou allocations, pour quelques comptes que ce soit, se rattachant à la charge de haut commissaire ; aussi, des relevés séparés et détaillés donnant les dates et montants de tous soldes de tels comptes se rapportant à la dite charge pendant qu'elle était exercée par sir A. T Galt et le titulaire actuel, respectivement, et une évaluation détaillée de toutes sommes payables pour tels comptes jusqu'à date et non encore soldés. Aussi, copie de toute correspondance concernant la location d'une résidence pour le haut commissaire. (*Distribution seulement.*)

76*b*. Réponse supplémentaire au n° 76. (*Pas imprimée.*)

76*c*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports du haut commissaire non encore produits, concernant l'immigration au Canada. (*Distribution seulement.*)

76*d*. Réponse supplémentaire au n° 76. (*Pas imprimée.*)

76*e*.. HAUT COMMISSAIRE :—Réponse à ordre ; copie de la lettre du ministre de l'agriculture, en date du 5 juillet, et de tout câblegramme adressé au haut commissaire, attirant son attention sur la grande demande d'immigrants de la classe ouvrière au Canada. et l'informant que les demandes n'ont pu être satisfaites en dépit de l'immigration considérable qui a eu lieu. Aussi, copie de toutes circulaires spéciales publiées par les compagnies de steamers, citant les câblegrammes du ministre, sur la demande du haut commissaire. Aussi, copie des extraits des journaux de Londres à ce sujet, transmis par le haut commissaire. Aussi, copie de tous câblegrammes et extraits de journaux canadiens transmis du Canada en Angleterre, et de toute correspondance qu'il est possible d'obtenir au sujet de la demande de main-d'œuvre en ce pays. (*Pas imprimée.*)

N° 77... SERMENTS REQUIS DES GOUVERNEURS :—Réponse à ordre ; copie du serment ou des serments requis des lieutenants-gouverneurs de la province de Québec et que prêtent ceux-ci avant d'entrer dans l'exercice de leurs devoirs. (*Documents seulement.*)

77*a*. Réponse à adresse ; copie de la commission nommant Son Excellence le gouverneur-général du Canada ; du serment ou des serments requis ; des instructions accompagnant la commission, etc. (*Documents seulement.*)

77*b*. Réponse à adresse ; copie des commissions nommant les divers lieutenants-gouverneurs de la province de Québec, savoir : Sir Narcisse Fortunat Belleau, Réné Edouard Caron, Luc Letellier de St-Just, et Son Honneur Théodore Robitaille ; du serment ou des serments requis par la loi ; et des instructions accompagnant les commissions respectives, etc. (*Documents seulement.*)

78... DÉSERTEURS DE L'ARMÉE DES ETATS-UNIS :—Réponse à adresse ; copie de tous documents, etc., concernant l'arrestation, sur le territoire canadien, par un détachement de soldats des Etats-Unis, de Henry Watson. que l'on prétend avoir été ci-devant domicilié dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et de Franklin Switzer, que l'on prétend avoir été ci-devant docimilié à Kingston, Ontario, et d'une personne surnommée Ellsworth, que l'on avait représenté comme déserteurs de l'armée des Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

79... SAUVAGES :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., concernant la fermeture du bureau de l'agent des sauvages à Toronto et son transfert à Ottawa ; aussi, un état faisant connaître les noms de toutes personnes nommées depuis pour remplir les fonctions antérieurement remplies par l'agence de Toronto ; les sommes d'argent payées aux sauvages par chacune d'elles, le nombre de familles dans chaque agence, etc. (*Pas imprimée.*)

79*a*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée entre le surintendant des affaires des sauvages dans la Colombie-Britannique, ou aucune autre personne, et le gouvernement fédéral, au sujet des troubles récents avec les sauvages à Metlakatla et Fort-Simpson. (*Pas imprimée.*)

80... DIVISIONS ÉLECTORALES DU MANITOBA :—Réponse à ordre ; état indiquant les bornes et limites de chacune des divisions électorales du Manitoba telles que représentées dans cette Chambre ; aussi, les candidats heureux, et dans les cas de contestation, le nombre de votes données à chacun. (*Pas imprimée.*)

81... CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT A NANAIMO :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance non encore soumise à la Chambre, échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie Anglaise, au sujet de la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. (*Distribution seulement.*)

82... FERME N° 20, SUR LE RUISSEAU DU POISSON :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, etc., concernant la vente de la ferme n° 20, sur le ruisseau du Poisson, près Calgary. Aussi, un état donnant : 1. Le nombre d'acres en culture sur la dite ferme à l'époque de la vente. 2. Les bâtiments et leur coût. 3. Toutes demandes faites pour l'achat de la dite ferme. 4. Copie du contrat passé entre le gouvernement et l'acquéreur. 5. Le prix dont on est convenu et le mode de paiement. 6. Et copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et aucune personne quelconque touchant la dite ferme. (*Pas imprimée.*)

83... DORION, E., ET LECLERC, M., RÉCLAMATIONS DE :—Réponse à adresse ; copie des réclamations de Eustache Dorion, pilote, et de Moïse Leclerc, huissier, soumises aux arbitres fédéraux, en décembre 1883, avec toutes pièces faisant partie du dossier dans la dite cause. (*Pas imprimée.*)

84... NAVIGATION DE LA BAIE D'HUDSON :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, non encore produite, entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, ou avec le gouvernement du Manitoba ou toute autre personne, au sujet de la navigation de la baie d'Hudson (*Pas imprimée.*)

85... MCLENNAN, R., RÉCLAMATION DE :—Copie de toute correspondance au sujet de la réclamation de Roderick McLennan concernant la section 31, township 21, rang 27 ouest, Territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

86... PROJET DE LOI CONCERNANT LES FABRIQUES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant l'association des fabricants ou le conseil des métiers au sujet des dispositions du projet de loi concernant les fabriques. (*Distribution seulement.*)

N° 87... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etats généraux des, dans divers districts de la province de Québec, pour l'exercice 1883. (*Pas imprimé.*)

88... SALLES D'EXERCICES :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce demandant des soumissions pour la démolition et la reconstruction de la salle d'exercices dans la cité de Saint-Thomas, Ont. ; aussi, copie des soumissions reçues, spécifiant celle qui a été acceptée, et un relevé du coût total des travaux exécutés. (*Pas imprimée.*)

88*a*. Réponse à adresse ; copie du contrat accordé pour la reconstruction de la salle d'exercices militaires à Montréal, ainsi que copie de tous rapports faits sur l'état de l'ancienne salle d'exercices et les travaux à faire ; aussi, copie de tous ordres en conseil modifiant les termes du contrat entre le gouvernement et les entrepreneurs. (*Pas imprimée.*)

89... ECOLE DE MARINE DE QUÉBEC :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance au sujet de l'école de marine de Québec, et demandant que le gouvernement du Canada subventionne cette école. (*Pas imprimée.*)

90... ORDONNANCES RELATIVES AUX T.N.-O. :—Copie d'une dépêche, en date du 1er novembre 1883, de Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, avec copie des ordonnances passées à une session législative du conseil des Territoires du Nord-Ouest, et transmises en conformité de la clause II de "l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1880." (*Pas imprimée.*)

91... ETABLISSEMENT PROJETÉ DE STATIONS DE SIGNAUX AU CAP-NORD ET À LA POINTE-EST :—Correspondance échangée entre le gouvernement et aucuns particuliers touchant l'établissement de stations de signaux aux phares du Cap Nord et de la Pointe Est, dans l'Ile du Prince-Edouard, et la construction de deux courtes lignes de télégraphe pour relier ces points aux réseaux télégraphiques de l'Ile du Prince-Edouard et du Canada. (*Distribution seulement.*)

92... DÉPENSES DE CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS :—Réponse à ordre ; relevé, pour chaque année écoulée depuis le changement de système, des dépenses de chauffage des édifices publics (y compris les gages ainsi que le combustible). (*Pas imprimée.*)

93... BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE :—Réponse à ordre ; état donnant le nom de chaque cité, ville et village du Canada, avec le chiffre de leur population, dans lesquels ont été construits, depuis le 1er janvier 1874, des édifices publics tels que bureaux de poste ou de douane ou les deux ; ainsi que le coût et l'évaluation du coût de chacun. Aussi, un état donnant le revenu provenant des bureaux publics dans toute telle cité, ville ou village. (*Distribution seulement.*)

93*a*.. Réponse à ordre ; copie des rapports des architectes se rattachant au choix d'un emplacement pour les bureaux de douane et de poste d'Amherstburg. (*Pas imprimée.*)

93*b*. Réponse à ordre ; état donnant l'étendue de terrain offerte et le prix demandé des terrains à Amherstburg pour des bureaux de douane ou de poste. (*Pas imprimée.*)

93*c*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant la construction des bureaux de poste et de douane à Saint-Thomas. (*Pas imprimée.*)

94... HAVRE DE PORT-STANLEY :—Réponse à ordre ; copie de tous relevés relatifs aux recettes du havre de Port-Stanley, par la Cie du chemin de fer Grand-Occidental, aux termes de l'affermage de ce havre, et copie de tous rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la condition de ce havre. (*Pas imprimée.*)

95... ÉDIFICE PUBLIC À ANTIGONISH :—Réponse à ordre ; relevé du montant d'argent dépensé ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre les dites dates au sujet du dit édifice, du 1er novembre 1881 au 15 janvier 1884. (*Pas imprimée.*)

96... BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance et de tous rapports d'ingénieurs, pendant les deux dernières années, concernant le brise-lames d'Ingonish. (*Pas imprimée.*)

96*a*. Réponse à ordre :—Copie de toute correspondance avec le gouvernement au sujet de la construction d'un brise-lames à la Pointe Escuminac, dans la baie de Miramichi, N.-B. (*Pas imprimée.*)

N° 96*b*. BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie du traité passé entre le gouvernement et John Sinnot pour la construction d'un brise-lames à l'entrée du havre de Saint-Pierre, comté de King, I.P.-E. ; aussi, état donnant tous les montants payés pour la construction partielle de ces travaux, les noms des cantons et de l'inspecteur. (*Pas imprimée.*)

97... STATION NAVALE À ESQUIMALT :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial touchant le maintien de la station navale à Esquimalt à frais communs, et la présence continuelle d'un vaisseau de Sa Majesté, au moins, dans les eaux de la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

98... BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT :—Réponse à adresse ; copie d'un ordre en conseil passé en septembre 1883 pour le paiement de $130,000 au gouvernement de la Colombie-Britannique, afin de le rembourser des frais du bassin de radoub d'Esquimalt. (*Distribution seulement.*)

99... JEMSEG, COMTÉ DE QUEEN, N.-B., DRAGAGE A :—Réponse à ordre ; copie des rapports d'explorations faites en vue d'exécuter des travaux de dragage à Jemseg, comté de Queen, N.-B., et de toute correspondance s'y rapportant. (*Pas imprimée.*)

100... CREEK DU CYGNE, N.-B. :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports des explorations faites dans le but d'améliorer la navigation du Creek du Cygne et du lac du Creek du Cygne, comté de Sunbury, N.-B., par dragage ou autrement, ainsi que de toute la correspondance y ayant trait. (*Pas imprimée.*)

101... MCCOURT, D., DESTITUTION DE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de Daniel McCourt destitué dernièrement de son emploi comme éclusier sur le canal de Cornwall, avec un état donnant la date de sa nomination et son âge à la date de sa destitution. (*Pas imprimée.*)

102... ADMINISTRATION DES AFFAIRES DANS LES T. N.-O. :—Réponse à adresse ; copie de toutes représentations du Conseil du Nord-Ouest adressées au gouvernement du Canada concernant l'administration des affaires des Territoires du Nord-Ouest ; les plaintes portées par les habitants de ce territoire, et leurs griefs (*Pas imprimée.*)

103... CHAPLEAU, S. J ST. O. :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant la nomination de Samuel J. St. Onge Chapleau comme shérif dans les Territoires du Nord-Ouest ; aussi, copie de toutes plaintes ou accusations portées contre le dit Chapleau pendant qu'il était employé dans le département des chemins de fer et canaux. (*Pas imprimée.*)

104... RICHELIEU ET ONTARIO, CIE DE NAVIGATION :—Réponse à adresse (Sénat) ; copie du bail en vertu duquel la Cie de navigation de Richelieu et Ontario se trouve en possession du terrain sur lequel sont situées les casernes de la ville de Sorel, dans la province de Québec. (*Pas imprimée.*)

105... RÉSERVE DU CHEMIN DE FER DANS L'ILE VANCOUVER :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant les droits des colons ou squatters sur la réserve du chemin de fer dans l'Ile de Vancouver. (*Pas imprimée.*)

106... IMMIGRANTS :—Réponse à ordre ; état indiquant d'une manière approximative le nombre d'immigrants qui sont supposés s'être établis dans la province de l'Ontario durant les années 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883, respectivement. (*Pas imprimée.*)

106*a*. Réponse à ordre ; état donnant le nombre et les noms des agents d'immigration employés pendant l'année 1883 ; la date de leur nomination ; aussi, le nombre de ceux qui sont encore employés, leurs salaires et allocations. (*Pas imprimée.*)

106*b*. IMMIGRANTS :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de personnes qui sont entrées dans le Manitoba, et de celles qui en sont sorties par la voie ferrée durant le cours de chaque mois de l'année civile 1883 ; aussi, copie de toute correspondance, sur laquelle le gouvernement a basé son évaluation du nombre des immigrants qui se sont fixés durant l'année dans chaque province du Canada et dans les territoires du Nord-Ouest et du nombre de Canadiens qui ont quitté le pays pendant l'année. (*Pas imprimée*).

107... PHARES DANS LE SAINT-LAURENT, EN AVAL DE QUÉBEC :—Réponse à adresse ; copie de toutes demandes faites concernant la pose des phares dans le fleuve Saint-Laurent, au nord de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, afin de protéger la navigation. (*Pas imprimée.*)

N° 107*a*. PHARES DANS LE SAINT-LAURENT, EN AVAL DE QUÉBEC :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet des bouées éclairées au gaz qui doivent être posées dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, afin de mieux guider les vapeurs et les voiliers qui font la navigation sur le Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

108... MILICE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant l'achat de tentes, pendant l'année 1883, par le département de la milice et de la défense. (*Pas imprimée.*)

108*a*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant l'achat de mocassins par le département de la milice et de la défense, pendant l'année 1883. (*Pas imprimée.*)

108*b*. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats composant les batteries A, B et C, l'école de cavalerie et les trois écoles d'infanterie. Aussi, un état donnant les noms et la date de la nomination des officiers des batteries A, B et C, de l'école de cavalerie et des trois écoles d'infanterie, indiquant ceux qui sont gradués du collège militaire royal. (*Pas imprimée.*)

108*c*. Réponse à ordre ; copie de tous comptes et pièces justificatives, y compris les réquisitions pour transport, présentés par la compagnie des Messageries Canadiennes au département de la milice et de la défense, pour transport, pendant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre 1883. (*Pas imprimée.*)

108*d*.. Réponse (partielle) à adresse ; copie de toutes lettres et de toutes réponses se plaignant de la conduite du major général Luard à Cobourg, ou ailleurs, adressées au gouvernement par le lieutenant-colonel A. T. Williams, M P, ou par aucune autre personne ou personnes. (*Pas imprimée*)

108*e*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

109... DEWDNEY, LIEUT.-GOUV. T. N.-O. :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil concernant la nomination d'un administrateur du gouvernement des territoires du Nord-Ouest en l'absence du lieutenant-gouverneur Dewdney. De toute correspondance concernant toute mission confiée au dit lieutenant-gouverneur, la nature de telle mission, et les instructions données, etc. (*Pas imprimée.*)

110 .. KINGSVILLE, TRAVAUX DU HAVRE DE :—Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions concernant les travaux du havre de Kingsville. (*Pas imprimée.*)

111... DRAINAGE DES TERRES AU MANITOBA :—Réponse à adresse ; copie de tous rapports, etc., relatifs à l'amélioration de la rivière Fairford, servant de décharge au lac Manitoba. à l'enlèvement de la barre de sable à l'embouchure de la rivière Rouge, et des obstructions dans la rivière Nelson, par laquelle se décharge le lac Winnipeg, en vue de drainer les terres snbmergées de la province du Manitoba. (*Pas imprimée.*)

112... AMERO, ROGER, ARRESTATION, ETC., DE :—Réponse à adresse ; copie des dépêches concernant l'arrestation, la détention et la mise en accusation de Roger Amero, un Acadien français de Digby, Nouvelle-Ecosse, qui a récemment été mis en liberté sur une accusation de meurtre dans l'Etat du Massachusetts, Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

113... OFFICIERS DE SANTÉ PUBLIQUE :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre d'officiers de santé nommés dans les diverses cités du Canada ; le salaire payé à chacun : copie des instructions adressées à ces officiers, et de tous rapports adressés par tels officiers au département. (*Pas imprimée.*)

114... PORTS DES LACS HURON ET SUPÉRIEUR :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui d'Ontario touchant la disposition, par ce dernier, en faveur de particuliers, de lots de terrain recouverts par les eaux dans les havres des lacs Huron et Supérieur. (*Pas imprimée.*)

115... PONT WELLINGTON, MONTRÉAL :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la nécessité de procurer plus de facilités aux piétons sur le pont Wellington, au canal de Lachine. (*Pas imprimée.*)

116... GRAND-TRONC, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et sir John Rose, et MM. Baring et Glynn, agents financiers du Canada, dans l'année 1875, concernant la conduite de M. Potter, alors président de la compagnie, en

dépréciant le crédit du Canada, et aussi le crédit de la province de Québec, lorsque cette dernière s'efforçait d'effectuer sur son propre crédit, un emprunt à Londres, pour la construction de chemins de fer dans ses limites. Aussi, copie de toute correspondance écrite par M. Potter en sa qualité de président de la compagnie, dépréciant ou ruinant le crédit du Canada, ou de la province de Québec, qui ont causé l'envoi de la lettre ou des lettres à sir John Rose (*Pas imprimée.*)

N° 116*a*. GRAND-TRONC, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU :—Correspondance concernant une convention pour la vente de la section ouest des lignes de Québec du chemin de fer de la Rive Nord, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. (*Documents seulement.*)

117... LA REINE *vs.* MERCER :—Réponse à adresse ; copie des notes sténographiques des procédés devant le comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de la Reine et Mercer, et du jugement de la cour dans cette cause. Aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant et un relevé des frais encourus par le gouvernement à ce sujet. Aussi, un état faisant connaître toutes les procédures prises par le gouvernement depuis la confédération, dans des questions de déshérence dans aucune des provinces ; et copies de toutes correspondances se rapportant à toutes demandes faites au gouvernement au sujet de terres en déshérence depuis la confédération, qui n'ont pas encore été produits. (*Documents seulement.*)

117*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

118... TRAITEMENTS DES JUGES, RAJUSTEMENT DES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de l'augmentation ou du rajustement des traitements des juges, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

119... ROBERTSON ET WALLACE, RÉCLAMATIONS DE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., concernant la concession de la moitié ouest de la section 6, township 2, rang 14, à l'ouest du méridien principal au Manitoba, et particulièrement de tous papiers concernant les réclamations de John Robertson et d'un nommé Wallace, sur le dit lot. (*Pas imprimée.*)

120... FORT-MCLEOD, EMPLACEMENT DE VILLE À :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil touchant la réserve pour un emplacement de ville à Fort-McLeod. (*Pas imprimée.*)

121... RIVIÈRE YAMASKA ET BAIE LAVALLIÈRE :—Réponse à ordre ; copie du rapport de M. Guérin, ingénieur civil, sur des explorations qu'il a faites dans la rivière Yamaska et les environs de la baie Lavallière. (*Pas imprimée.*)

122... UNIVERSITÉ LAVAL :—Réponse à adresse (Sénat) ; correspondance, etc., adressée à l'honorable secrétaire d'Etat pour les colonies en Angleterre, par l'entremise du secrétaire d'Etat du Canada, au sujet de la question de l'Université Laval de Québec, depuis mars 1880 jusqu'à cette date. (*Pas imprimée.*)

123... BATEAU DE SAUVETAGE À PORT-ROWAN :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance touchant une accusation portée contre le capitaine du bateau de sauvetage de Port-Rowan, dans le comté de Norfolk, dans la province d'Ontario, pour n'avoir pas sauvé les vies de l'équipage de la barque *Fitzgerald*, en novembre 1883. (*Pas imprimée.*)

124... QUAIS :—Réponse à ordre ; copies des soumissions pour la rallonge du quai à Saint-Jean-Port-Joly, du contrat donné au soumissionnaire, si tel contrat a été donné ; état du montant dépensé pour ces travaux ; du nom des personnes, s'il y en a, qui ont eu la conduite de cet ouvrage. (*Pas imprimée.*)

124*a*. Réponse à ordre ; rapport et plans des opérations de l'été dernier dans Sainte-Anne, Kamouraska et Saint-André, dans le comté de Kamouraska. (*Pas imprimée.*)

124*b*.. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de la construction d'un quai et d'un pont pour l'usage du public au havre de Upper-Woods, dans le comté de Shelburne, N.-E. (*Pas imprimée.*)

125... POLICE À CHEVAL DU N.-O. :—Rapport des commissaires de la police à cheval du Nord-Ouest, pour 1883.

126... ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil concernant toute réclamation présentée par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard pour compensation pour deniers dépensés pour la construction ou réparation des jetées dans cette province, et concernant toute enquête ou rapport sur les jetées de la dite province. (*Pas imprimée.*)

N° 126*a*. ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse (*partielle*) à ordre ; copie de tous contrats ou conventions conclus par le directeur-général des postes, depuis la dernière session du dernier parlement, pour le transport des malles de l'Ile du Prince-Edouard, et de toute correspondance relative à une communication par bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme pendant la saison de navigation, et aussi concernant la traverse d'hiver entre les caps Traverse et Tormentine. Un relevé de tous les voyages faits par le *Northern Light* pendant l'hiver de 1881-82, avec le chiffre de ses recettes pour transport de marchandises et de voyageurs, et des frais entraînés par son exploitation ; aussi, copie de toutes instructions adressées à l'agent du département de la marine et des pêcheries, dans l'Ile du Prince-Edouard, concernant le service du *Northern Light*, pendant la saison actuelle, et de toute correspondance à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports et correspondances concernant l'étude ou la construction de la voie ferrée dont l'établissement a été autorisé entre le cap Traverse et la ligne principale sur l'Ile du Prince-Edouard. (*Distribution seulement.*)

127... ALPHONSE AUDET, NOMINATION DE :—Réponse à adresse ; copie de l'ordre en conseil nommant Alphonse Audet à sa position actuelle dans le service civil. (*Pas imprimée.*)

128... PORTS DU LAC ERIÉ :—Réponse à ordre ; copie de tous les rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la construction d'un havre de refuge à Port-Stanley ou à Port-Burwell, sur la rive sud du lac Erié, avec l'évaluation du coût à chaque endroit. (*Pas imprimée*)

128*a*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports d'ingénieurs concernant la construction d'un havre sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, soit à Leamington, Kingsville ou ailleurs, avec le coût estimatif de l'établissement du dit havre dans chacune de ces localités. (*Pas imprimée.*)

129... SKIFFINGTON *vs.* MICHAUD ET DUMAIS :—Réponse à adresse ; copie de tous rapports, etc., se rattachant à la poursuite par le nommé Skiffington contre Thomas Michaud et Florian Dumais, de Saint-Paul, en 1881, devant les juges de paix, ainsi que copies des plaintes, etc. ; aussi, des plaintes faites contre le dit Skiffington ou à son sujet, concernant le non-paiement des frais occasionnés par les poursuites par lui intentées et déboutées avec dépens contre lui. (*Pas imprimée.*)

130... ARBITRES OFFICIELS :—Réponse à adresse ; état donnant le nom de tous les arbitres officiels et des secretaires d'arbitres nommés depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à date, la date de la nomination, le salaire attaché à la charge, la durée du service, et le salaire annuel payé actuellement dans chaque cas. Dans les cas de nomination faites par ordre en conseil, ou de salaires élevés par ordre en conseil, copie de tels ordres en conseil, dans chaque cas. (*Pas imprimée.*)

131... RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS, EXPLORATION DE LA :—Réponse à ordre ; copie du rapport de M. Michaud, ingénieur civil, sur les explorations qu'il a faites l'automne dernier dans la rivière Saint-François, dans le but d'y établir des estacades. (*Pas imprimée.*)

132... CARON, CLOVIS, GARDE-PÊCHE :—Réponse à ordre ; copie de toutes plaintes contre Clovis Caron, garde-pêche, pour les comtés de Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska, et de tous documents relatifs à la nomination, à la charge ou aux fonctions comme garde-pêche. (*Pas imprimée.*)

133... NAVIRE "BRITANNIA", PERTE DU :—Réponse à adresse (Sénat) ; copie de toutes pièces relatives à l'enquête instituée sur le naufrage du navire *Britannia*, qui a touché fond à la barre nord-est de l'Ile de Sable, dans la nuit du 3 septembre dernier. (*Pas imprimée.*)

134... RIVIÈRES DE LA NOUVELLE-ECOSSE :—Réponse à adresse (Sénat) ; copie des rapports entre le 1er mars et le 31 décembre 1882, par F. H. D. Veith, chargé d'explorer les rivières de la Nouvelle-Ecosse, de faire rapport sur leur état, et de remplir certaines fonctions se rattachant aux pêcheries de cette province.

135... RAPPORTS GÉOLOGIQUES DES COMTÉS DE VICTORIA, INVERNESS ET RICHMOND :—Réponse à ordre ; copie des rapports géologiques des comtés de Victoria, Inverness et Richmond, dressés par M. Hugh Fletcher, avec les cartes qui les accompagnent. (*Pas imprimée*)

136... DRUMMOND ET MCLEAN, ROGER ET CIE :—Copie d'un acte concernant certains contrats conclus par George P. Drummond et transportés par le dit acte à MM. MacLean, Roger et Cie, avec le consentement de Sa Majesté. (*Pas imprimée.*)

N° 137... PERSONNES INTERNÉES APRÈS JUGEMENT EN 1882:—Réponse à adresse (Sénat); état donnant le nombre de personnes internées en 1882, dans les prisons et maisons de réforme sous le contrôle des diverses provinces, la nature de l'offense et la durée de la sentence. (*Pas imprimée.*)

138... G. B. BURLAND ET CIE:—Réponse à ordre; copie de toute correspondance au sujet de tout traité ou traités pour ouvrage de lithographie conclus entre G. B. Burland et Cie, de Montréal, et le gouvernement du Canada, faisant connaître quelles offres, s'il en est, ont été faites par d'autres personnes pour l'exécution de semblables travaux; les noms et adresses de telles personnes, et l'échelle des prix qui ont servi de base à telles offres; aussi, l'échelle des prix convenus entre le gouvernement et le dit G. B. Burland et Cie, ou toute autre personne. (*Pas imprimée.*)

139... HUGHES, D. J., JUGE:—Réponse à adresse; copie de toutes pétitions portant accusation contre la conduite officielle de D. J. Hughes, juge de comté pour Elgin, et demandant une enquête à ce sujet. Aussi, copie du rapport ou jugement rendu à la suite d'une enquête antérieure faite sur la conduite du dit juge. (*Pas imprimée.*)

140... FILATURE DE COTON DE SAINTE-CROIX:—Réponse à ordre; état indiquant la valeur des machines importées pour la filature de coton de Sainte-Croix, à Saint-Stephens, Nouveau-Brunswick, la date de l'importation, le montant des droits imposables sur ces machines, le montant payé, et le montant encore dû, et la garantie donnée pour son paiement; et copie de toute correspondance à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

140*a*.. Réponse supplémentaire au n° 140. (*Pas imprimée.*)

141... BATIMENTS NAVIGUANT SUR LES LACS SUPÉRIEUR ET HURON:—Réponse à ordre; état indiquant quels bâtiments naviguant sur les lacs Supérieur et Huron ont été inspectés pendant la dernière saison de navigation, sous l'autorité du gouvernement, avec les noms des inspecteurs; aussi, un état des navires perdus ou échoués sur ces lacs, dans les eaux canadiennes, indiquant les localités où les désastres sont arrivés, et le nombre de vies perdues dans chaque cas, pendant la saison de 1883. (*Pas imprimée.*)

142... REMORQUEURS ET DRAGUEURS DU GOUVERNEMENT, ETC.:—Réponse à ordre; état indiquant le nombre de remorqueurs et dragueurs à vapeur et de bettes achetés ou construits par le gouvernement, pendant l'année 1883, pour usage du Canada, et montrant où ils ont été construits, les noms des constructeurs et le coût de leur construction. (*Pas imprimée.*)

143... SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE À SAINT-JEAN, N.B.:—Réponse à ordre; état donnant le montant du salaire ou de l'allocation donné à M. George Hutchinson, qui est chargé du service météorologique à Saint-Jean, N.-B., et le montant des frais encourus par M. R. J. Stupart, pour se rendre de Toronto à St-Jean, et des autres dépenses faites pour préparer et installer le bureau et les instruments. Aussi, copie de toutes instructions du département de la marine et des pêcheries au surintendant, à Toronto, concernant le changement des officiers à Saint-Jean et le déplacement de M. Gilbert Murdock, et de toute correspondance entre ce dernier et le surintendant, ou l'adjoint du surintendant du service météorologique à Toronto. Aussi, copie de toute pétition, mémoire ou autres documents au sujet du dit changement. (*Pas imprimée.*)

144 .. WATSON, T. C.:—Réponse à ordre; état de tous les argents payés à T. Charles Watson par le gouvernement du Canada depuis 1881; indiquant aussi les services, s'il en est, rendus par le dit Watson. (*Pas imprimée.*)

145... ARBITRAGE DES LIMITES DE L'ONTARIO:—Correspondance concernant l'arbitrage des limites entre les provinces de l'Ontario et du Manitoba.

146... STATIONS DE SAUVETAGE:—Réponse à ordre; état indiquant la situation des stations de sauvetage du Canada, et donnant la description des bateaux de sauvetage, bâtiments, canons, porte-amarre et autres appareils de sauvetage à chaque station. Aussi, les noms et salaires des capitaines et le nombre d'hommes formant chaque équipage, les termes de l'engagement, les mois pendant lesquels les équipages sont liés par leur engagement. Aussi, copie des instructions et des règlements promulgués pour la gouverne des équipages de sauvetage, et copie des rapports des capitaines d'équipage et autres, sur le nombre de marins en péril, et le montant des biens sauvés par le service de sauvetage pendant l'année 1883. (*Distribution seulement.*)

N° 147... RÈGLEMENTS MINIERS :—(Sénat) Copie des règlements concernant la vente de terrains miniers autres que les terrains houillers. (*Pas imprimée.*)

148.. RIVIÈRE THAMES, LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports sur la levée hydrographique de la rivière Thames, au village de London-Ouest, dans le comté de Middlesex, dans la province d'Ontario. (*Pas imprimée.*)

149... EMPLOYÉS DANS LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS :—Réponse à ordre ; état indiquant les personnes employées dans aucuns des départements pendant les années 1873-74, 1874-75, 1877-78 1878-79, 1880-81, 1881-82, et pendant l'année courante jusqu'à date, dont le salaire est débité au compte des diverses entreprises publiques dans lesquelles elles sont employées, et donnant (1) leur nom ; (2) la date de leur entrée en fonction ; (3) le chiffre de leurs appointements ; (4) la nature de leurs fonctions ; (5) les travaux au compte desquels le salaire est débité, et le montant débité au compte de chacun des travaux. Aussi, un état donnant les noms de toutes personnes employées dans le département des travaux publics à titre de surnuméraires ou copistes dont les salaires sont ou ont été débités au compte de travaux particuliers, depuis 1881. (*Pas imprimée.*)

150... RIDEAU HALL ET TERRAINS :—Réponse (*partielle*) à ordre ; état indiquant en détail les sommes dépensées chaque année, depuis la confédération, pour :—1. L'acquisition et l'entretien de Rideau Hall et des terrains qui l'entourent. 2. L'ameublement et autres effets mobiliers fournis. 3. Le combustible et l'éclairage. 4. Un état semblable à celui compris dans les items 1, 2 et 3, en ce qui concerne la citadelle de Québec. 5. Le traitement du gouverneur général et de ses officiers. 6. Les dépenses contingentes du bureau du gouverneur général. 7. Les frais de voyage du gouverneur général et de ses officiers, autres que ceux compris dans l'item 6. 8. La main-d'œuvre et les approvisionnements des steamers fédéraux lorsqu'ils transportent le gouverneur général ; et toutes dépenses quelconques se rapportant à Rideau Hall. (*Pas imprimée.*)

151... TERRAINS DU PARLEMENT, OTTAWA :—Réponse à ordre ; rapports faits par MM. Scott et Fuller, architectes du département des travaux publics, au sujet de la réclamation de feu James Goodwin, pour travaux supplémentaires se rapportant à la construction d'un mur de clôture en face des terrains du parlement. (*Pas imprimée.*)

152... ARGENT DÉPENSÉ DANS LES PROVINCES :—Réponse à ordre ; état indiquant (1.) Le montant d'argent dépensé dans chacune des provinces separément, depuis leur entrée dans la Confédération, jusqu'au 30 juin 1883, pour des travaux d'un caractère purement général. (2.) D'un caractère purement local.

153.. SECTIONS 4 ET 10 DES CANAUX DU SAINT-LAURENT :—Réponse à adresse ; copie de toutes soumissions pour l'élargissement des sections 4 (Rapide Plat) et 10 (Cornwall) des canaux du Saint-Laurent, reçues les 4 décembre 1883 et 12 février 1884, respectivement, et de toute correspondance s'y rapportant, depuis le 28 septembre 1883. (*Pas imprimée.*)

154... TROUPEAU DE BÉTAIL DU GOUVERNEMENT DANS LES T N.-O. :—Réponse à adresse ; 1. Tous ordres en conseil concernant la vente d'un troupeau de bétail du gouvernement dans le Nord-Ouest. 2. De toute demande pour l'achat du dit bétail. 3. De tous avis de vente, etc., du dit bétail. 4. Un état indiquant le prix payé pour le dit bétail, le coût de son entretien depuis la date de son achat, le prix qui en a été obtenu, à qui et quand il a été vendu. 5. De toute correspondance touchant la vente du dit bétail. (*Pas imprimée.*)

155... FERME PAJOT :—Réponse à ordre ; rapport de toute correspondance concernant cette partie de la Ferme Pajot, dans la ville de Sandwich, que réclame le département des sauvages de la part des Wyandottes d'Anderdon. (*Pas imprimée*)

RAPPORT

DU

MINISTRE DE LA JUSTICE

SUR

L'ARRANGEMENT FAIT POUR LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHEMIN DE FER DE L'ILE VANCOUVER, BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, TERRES DU CHEMIN DE FER, DISTRICTS JUDICIAIRES.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1884.

RAPPORT d'un Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil le 27 Septembre 1883.

Le Comité du Conseil Privé a pris en considération le Rapport ci-joint en date du 25 septembre 1883, présenté par sir Alexandre Campbell, qui avait été autorisé par votre Excellence en conseil, en vertu d'ordres rendus les 14 et 23 juin dernier, à visiter la Colombie-Britannique pour faire des arrangements sur les points restant à régler entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique.

Le comité adhère au dit rapport et aux diverses propositions qu'il contient, et soumet le tout à l'approbation de Votre Excellence.

Certifié JOHN J. McGEE.

OTTAWA, 25 septembre 1883.

A Son Excellence le Marquis de Lorne, C. P., C.C., G.C.M.G., Gouverneur-Général du Canada :

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence, pour son information, un rapport sur la mission que je viens de remplir dans la province de la Colombie-Britannique conformément à l'ordre de Votre Excellence en conseil en date du 23 juin dernier.

Après avoir éprouvé quelque retard à San-Francisco, j'arrivai à Victoria le 27 juillet, et me rendis aussitôt auprès de Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la Province pour conférer avec lui de l'objet de ma visite.

Je reçus de lui l'accueil le plus cordial, et il s'empressa de me mettre en rapport avec ses ministres. Pendant la durée de mon séjour, il me prêta une aide précieuse dans mes efforts pour établir avec les membres de son gouvernement ces relations qui étaient si essentielles au succès de la mission que Votre Excellence m'avait confiée.

1. Les négociations entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique, au sujet de la construction du chemin de fer de l'Ile de Vancouver et du transfert au Canada du bassin de radoub commencé par la province dans le port d'Esquimalt, s'étaient prolongées jusqu'à une époque avancée de la session dernière du Parlement. Malheureusement elles avaient eu lieu en grande partie par la voie

télégraphique, et n'avaient pu aboutir à cause de difficultés qui ne seraient pas survenues ou qui auraient pu être facilement écartées, si l'on avait eu plus souvent l'occasion de conférer de vive voix.

A différentes réunions du Conseil exécutif, et dans des entrevues avec des membres du gouvernement—notamment avec M. Smithe lui-même—celui-ci et ses collègues examinèrent avec moi, dans un esprit de parfaite franchise, les malentendus qui avaient fait remettre les négotiations l'hiver dernier; et, animés d'un sincère désir de les dissiper, nous pûmes trouver des solutions raisonnables aux divers points en contestation.

2. Zone du chemin de fer sur la terre ferme. Par suite du changement apporté au tracé du chemin de fer du Pacifique, pour le diriger sur la passe plus méridionale que l'on a maintenant l'intention de suivre, il devenait opportun de déplacer aussi la zone de terres affectée au chemin. Le gouvernement de la Colombie-Britannique n'avait pas voulu convenir qu'il fût aucunement tenu de consentir à ce changement, et prétendait au contraire avoir rempli toute son obligation en accordant la zone le long de la ligne primitive. Nous avons pu toutefois, en vue des concessions mutuelles que nous étions disposés à faire sur d'autres points de l'arrangement général, arriver heureusement à une entente par laquelle la zone a été portée à la nouvelle ligne, et la concession rendue absolue, le gouvernement fédéral s'engageant par ma bouche à faire annonce de ces terres sur le marché, à une époque prochaine, pour les vendre à des colons sérieux.

A ce sujet, j'ai l'honneur d'annoncer que M. Trutch, agent fédéral en Colombie-Britannique, a reçu instruction de prendre immédiatement les premières mesures pour l'exécution de cette partie de la convention.

3. L'acte de la législature provinciale assignant des districts aux juges de la Cour Suprême de la province, avait été déclaré *ultra vires* par le tribunal local, et ce résultat avait été suivi, par ordre de Votre Excellence, du renvoi de certaines questions à la Cour Suprême du Canada, afin d'avoir l'avantage de l'avis légal de cette cour sur les points décidés dans un sens adverse par la cour provinciale. Les réponses de la Cour Suprême du Canada avaient été transmises au lieutenant-gouverneur pour l'instruction de ses ministres et des juges avant mon départ d'Ottawa, de sorte que le terrain était déjà bien déblayé pour ce qui regardait cet objet de ma visite.

Dès la première occasion que j'en eus, j'allai voir les différents juges de la Cour Suprême de la Colombie-Britannique, et je discutai la question avec eux ainsi qu'avec M. Smithe et les membres du gouvernement.

Une autre difficulté s'était élevée au sujet des pouvoirs qu'un statut de la province tendait à conférer aux commissaires des mines d'or. Ces pouvoirs paraissaient

aux conseillers de Votre Excellence avoir un caractère judiciaire, et par conséquent ne pouvoir être accordés que par le gouvernement fédéral. Il était survenu à Metlakatla des disputes qui avaient encore compliqué les choses et fait voir la nécessité de placer un magistrat stipendiaire à cet endroit et probablement aussi dans d'autres localités. Tous ces embarras ont pu être heureusement surmontés par la décision arrêtée finalement entre le gouvernement provincial et moi, aux termes de laquelle M. le juge McCreight doit être attaché au district de New-Westminster, M. le juge Walkem à celui de Kamloops,—et un fonctionnaire, juge de cour de comté et magistrat stipendiaire en même temps, nommé pour Caribou et Lillouet par les deux gouvernements: le gouvernement du Canada se chargeant du traitement de juge, et celui de la province du traitement de magistrat stipendiaire. Par cet arrangement, la Cour Suprême restera composée de trois membres—le juge en chef, M. le juge Crease et M. le juge Gray,—en résidence à Victoria, siége de la cour, pour l'administration de la justice à la capitale et dans l'Ile de Vancouver.

J'ai l'honneur de soumettre ci-joint un mémorandum en date du 20 août, comprenant la convention entre les deux gouvernements sur les différents points que je viens de mentionner.

J'ai aussi à faire connaître à Votre Excellence que j'ai passé à Victoria, au nom du ministre des chemins de fer, un contrat provisoire, pour la construction du chemin de fer de l'Ile, avec MM. Robert et James Dunsmuir et John Bryden, qui l'ont signé pour leur compte et qui ont déposé entre mes mains deux cent cinquante mille piastres, garantie exigée pour la sûreté de son exécution. Je me suis rendu ensuite à San-Francisco, où j'ai fait signer le contrat par le reste des entrepreneurs.

J'ai expédié le contrat ainsi souscrit de San-Francisco à l'agent fédéral de la Colombie-Britannique, qui en sera dépositaire, conformément aux termes du mémorandum, jusqu'à ce que le parlement du Canada et la législature de la Colombie-Britannique donnent la sanction nécessaire. Je joins au présent rapport une copie de ce marché.

J'ai l'honneur d'ajouter qu'avant de quitter la province, j'ai donné instruction à M. Trutch de recevoir des autorités locales, pour le compte du Canada, le transfert du bassin de radoub et de prendre les mesures qui seraient nécessaires pour la sûreté des ouvrages, outillages et matériaux approvisionnés.

J'apprends que le ministre des Travaux Publics a reçu avis de M. Trutch qu'il a pris possession des travaux.

Quant au désaveu de l'acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer et de transport de Columbia-Kootenay que m'a renvoyé Votre Excellence par un ordre en conseil du 14 juin, j'en ai fait le sujet d'un rapport spécial.

Pendant mon séjour dans la Colombie-Britannique, j'ai eu occasion de prendre connaissance d'un certain nombre d'affaires relevant de différents départements du gouvernement et d'adresser des rapports à mes collègues, suivant les indications écrites en marge.

Le tout respectueusement soumis.

A. CAMPBELL,

Ministre de la Justice.

OTTAWA, 25 septembre 1883.

EN MARGE.

A SIR JOHN MACDONALD.

Sur tous les sujets ci-dessus et sur les affaires des Sauvages.

AU MINISTRE DES FINANCES.

Sur l'insuffisance de la circulation de billets de la Puissance dans la province.

AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Sur le bassin de radoub; l'édifice public à New-Westminster; l'emplacement du pénitencier provincial et la nécessité d'une aile nouvelle. Sur la correspondance télégraphique temporaire pour M. Onderdonk, entrepreneur de travaux du chemin de fer canadien du Pacifique.

AU MINISTRE DES CHEMINS DE FER.

Sur le chemin de fer de l'Ile.

AU MINISTRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'IMMIGRATION.

Sur l'emplacement d'une quarantaine. Sur des questions relatives à l'immigration provinciale.

AU MINISTRE DE LA MILICE.

Sur l'emplacement de casernes pour une nouvelle batterie. Sur les cibles de tir à la carabine.

AU MINISTRE DE LA MARINE.

Sur la nécessité d'établir des hangars d'éclosion à saumon sur la rivière Fraser, particulièrement pour la propagation du saumon dit de printemps.

Sur le besoin d'un bateau à arracher les chicots dans la rivière Fraser et sur la protection des pêcheries.

AU MAÎTRE GÉNÉRAL DES POSTES.

Sur l'organisation du service postal. Sur l'opportunité de discontinuer le service de San-Francisco.

Aussi sur le service de Victoria au Port-Townsend et au Port-Simpson.

MEMORUNDUM de l'arrangement, fait à Victoria le vingtième jour d'avril 1883, sur les différents points restant à régler entre le gouvernement du Canada et celui de la province de la Colombie-Britannique.

Chemin de fer de l'Ile.

1. Le gouvernement de la Colombie-Britannique invitera la législature de la province à adopter certains amendements à l'acte de 1883, intitulé : " Acte concernant le chemin de fer de l'Ile, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province." Ces amendements sont indiqués par des lignes rouges dans l'exemplaire du projet de bill ci-joint, signé par sir Alexander Campbell et M. Smithe.

2. Le gouvernement de la Colombie-Britannique devra obtenir le consentement de l'entrepreneur du chemin de fer de l'Ile aux dispositions de la clause (f) de la convention citée dans le bill d'amendement.

3. Lorsque ce bill deviendra loi dans la Colombie-Britannique et qu'on aura obtenu le consentement de l'entrepreneur du chemin à la clause (f) de la convention citée dans l'acte, le gouvernement fédéral demandera au parlement de sanctionner les mesures nécessaires pour le mettre en état d'exécuter les engagements pris par lui dans la convention citée au bill d'amendement.

4. Le contrat sera signé provisoirement par sir Alexander Campbell au nom du ministre des chemins de fer et canaux, mais devra être déposé entre les mains de M. Trutch en attendant, pour le parfaire par la délivrance, qu'il ait reçu la sanction législative nécessaire tant du parlement du Canada que de la législature de la Colombie-Britannique.

Bassin de radoub.

Le gouvernement fédéral prendra à sa charge dès à présent le bassin de radoub, et, après avoir obtenu l'approbation du parlement, l'achèvera avec toute la célérité convenable, et ensuite le tiendra en service comme ouvrage fédéral ; acquérant le droit à la subvention impériale et payant à la province de la Colombie britannique, après l'approbation ci-dessus du parlement, les sommes mentionnées en la

clause (g) de la convention reproduite dans le bill d'amendement; et dans l'intervalle, il paiera, sur la subvention votée par le parlement pour aider à la construction du bassin, la somme que le gouvernement de la Colombie-Britannique doit recevoir en vertu de l'arrangement existant au sujet des fonds avancés par lui pour cet ouvrage depuis le 27 juin 1882. Toutes sommes ainsi payées devant être considérées comme partie des deniers qui reviendront à la Colombie-Britannique pour le bassin de radoub d'après le présent arrangement, si ce dernier reçoit la sanction législative de part et d'autre comme il est dit ci-dessus; à défaut de quoi les choses seront remises *in statuquo.*

Zone du chemin de fer sur la terre ferme.

Le gouvernement fédéral usera de toute diligence pour mettre en vente sur le marché ses terres comprises dans la zone du chemin de fer sur la terre ferme, et à cet effet donnera toutes les instructions nécessaires à ses agents.

De son côté, le gouvernement de la Colombie-Britannique prêtera toute l'aide en son pouvoir, et fournira tous les renseignements que possède son département des terres aux agents fédéraux, les frais étant supportés par le gouvernement du Canada. En attendant, les colons de bonne foi auront la faculté de prendre inscription pour des terres dans cette zone, en tels lots et à tels prix que le gouvernement fédéral pourra déterminer.

Magistrature.

L'ordre en conseil qui fixe la résidence des juges sera révoqué. M. McCreight ira à New-Westminster et M. Walkem à Kamloops; on demandera l'autorisation législative pour ce changement, s'il y a nécessité.

Le gouvernement fédéral devra nommer un juge de cour de comté pour le district de Caribou et Lillouet, au traitement de $2,400, et ce juge recevra du gouvernement local la commission de magistrat stipendiaire, à laquelle sera attaché un traitement de $500; on demandera l'autorisation législative pour cet arrangement, s'il y a nécessité, ainsi que pour le paiement du juge.

Le mémorandum ci-dessus comprend tous les sujets sur lesquels il existe quelque contestation ou différend entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique, et l'exécution des dispositions qu'il exprime constituera un plein et entier règlement des réclamations respectives des deux gouvernements.

A. CAMPBELL.
WM SMITHE.

A

(SUIT LE DEVIS MARQUÉ A DONT IL EST FAIT MENTION DANS LE CONTRAT CI-ANNEXÉ EN DATE DE CE 20 AOUT 1883).

DEVIS pour une ligne de chemin de fer à construire d'Esquimalt à Nanaïmo dans l'Ile de Vancouver, Colombie-Britannique.

1. Le chemin de fer sera à voie unique, de la largeur de quatre pieds huit pouces et demi, avec les garages nécessaires.

2. Les alignements, les pentes et rampes et les courbes seront les meilleures que permettra la configuration du terrain. Le maximum des pentes et rampes sera de quatre-vingts pieds par mille; et le rayon minimum des courbes, de huit cents pieds.

3. Dans les sections boisées, le terrain sera découvert sur une largeur de cinquante pieds de chaque côté du centre de la voie ; les broussailles et troncs d'arbres seront entièrement consumés et on n'en devra point jeter sur les terrains adjacents.

4. Les souches seront arrachées dans l'étendue des déblais ayant moins de trois pieds de profondeur ou des remblais ayant moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Les souches seront coupées rez terre dans les portions où les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Dans les établissements, la voie devra être fermée de chaque côté de clôtures solides, conformes à la loi.

7. Il sera établi des traversées, avec fossés-bestiaux et écriteaux, aux endroits où cela sera nécessaire.

8. La largeur des tranchées à la base sera de 20 pieds ; celle des remblais de 16 pieds.

9. On établira un drainage suffisant au moyen de rigoles à découvert ou sous terre.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimension et de force amplement suffisantes pour l'usage auquel ils doivent servir.

Les piles et culées des ponts devront être soit de maçonnerie massive et solide en pierre, soit de charpente de fer ou de bois, et devront égaler en qualité, dans les détails essentiels, les meilleurs ouvrages de ce genre établis sur le chemin de fer canadien du Pacifique dans la Colombie-Britannique.

Les ponceaux en forme d'arche seront de bonne et solide maçonnerie, égalant sous tous les rapports les constructions semblables adoptées pour le chemin de fer du Pacifique dans la Colombie-Britannique. Les ponceaux de coupe carrée devront être soit en maçonnerie, en fer ou en bois.

11. Les bâtiments de gares à voyageurs, les hangars à fret, ateliers, remises de locomotives et autres bâtiments et quais, devront être en assez grand nombre et de

dimensions assez grandes pour suffire à tous les besoins du trafic sur la voie; et seront soit en pierre, en brique ou en bois et d'une construction forte, solide et élégante.

12. Les rails seront d'acier pesant au moins cinquante livres par verge courante, d'un profil approuvé, avec des joints-éclisses du meilleur système.

13. La chaussée sera bien ballastée avec du gravier net ou d'autres matériaux convenables.

14. Les entrepreneurs fourniront des commodités de garage suffisantes pour les besoins du trafic.

15. Ils fourniront aussi le matériel roulant nécessaire au service du trafic, ainsi que les stations et les établissements de tête de ligne, comprenant les remises, plaques tournantes, ateliers, réservoirs, machines fixes, quais, etc.

A. CAMPBELL,
Ministre de la Justice, au nom du Ministre des chemins de fer et canaux
ROBERT DUNSMUIR.

CONVENTION faite et passée ce 20e jour d'août de l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois—

Entre Robert Dunsmuir, James Dunsmuir et John Bryden, tous de Nanaïmo, province de la Colombie-Britannique; Charles Crocker, Charles F. Crocker et Leland Stanford, tous de la cité de San-Francisco, Californie, Etats-Unis d'Amérique; et Collis P. Huntington, de la cité de New-York, Etats-Unis d'Amérique, d'une part,—et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée à la présente convention par le Ministre des chemins de fer et canaux, d'autre part;

Attendu qu'il a été convenu par et entre les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique que le gouvernement de la Colombie-Britannique procurerait l'incorporation, au moyen d'un acte de la législature provinciale, de certaines personnes que désignerait le gouvernement du Canada, pour la construction d'un chemin de fer depuis Esquimalt jusqu'à Nanaïmo, et que le gouvernement du Canada exigerait des garanties de cette compagnie pour la sûreté de l'exécution du chemin;

Et attendu que les parties de la première part se sont associées pour construire ou entreprendre de construire un chemin de fer et une ligne télégraphique d'Esquimalt à Nanaïmo, lesquelles parties sont ci-après appelées " les dits entrepreneurs "

A ces causes, les présentes font foi qu'en considération des clauses et conventions consenties par et au nom de Sa Majesté, qui sont ci-après énoncées, les dits entrepreneurs conviennent envers Sa Majesté de ce qui suit:

1. Dans ce contrat, les mots " ouvrages ou travaux " signifieront, à moins que le contexte n'exige un sens différent, l'ensemble des travaux, matériaux ou choses à exécuter ou à fournir par les dits entrepreneurs aux termes du présent contrat.

2. Toutes les clauses et conventions contenues dans les présentes seront obligatoires pour les exécuteurs, administrateurs et ayants cause des dits entrepreneurs, ainsi que pour les successeurs de Sa Majesté ; et chaque fois qu'au présent contrat Sa Majesté sera mentionnée, cette mention comprendra ses successeurs, et chaque fois que les dits entrepreneurs seront mentionnés, cette mention comprendra leurs exécuteurs, administrateurs et ayants cause.

3. Les dits entrepreneurs s'engagent à bien et fidèlement tracer, construire, achever, équiper, entretenir et exploiter sans interruption une ligne de chemin de fer, d'une largeur de voie uniforme de 4 pieds 8½ pouces, depuis Esquimalt jusqu'à Nanaïmo dans l'Ile de Vancouver, Colombie-Britannique ; les points, la direction et le développement approximatif de la ligne étant indiqués sur la carte ci-annexée cotée B ; et aussi à construire, entretenir et exploiter sans interruption une ligne télégraphique sur tout le parcours et le long de la dite ligne de chemin de fer ; à fournir tous appareils télégraphiques nécessaires pour équiper convenablement cette ligne télégraphique, et à exécuter tous services de génie, soit en opérant sur le terrain, soit en préparant les plans ou faisant tout autre travail de bureau, à l'entière satisfaction du Gouverneur en conseil.

4. Les dits entrepreneurs traceront et construiront le dit chemin de fer en ligne aussi droite que possible entre Esquimalt et Nanaïmo, avec les seules déviations qui pourront sembler absolument indispensables pour éviter de sérieux obstacles aux travaux de génie et qui seront permises par le Gouverneur en conseil.

5. Les inclinaisons et les alignements devront être les meilleurs que la configuration du terrain permettra d'établir, sans obliger à des travaux d'une difficulté inusitée ou qui ne serait par en rapport avec leur utilité, ce dont le Gouverneur en conseil décidera.

6. Les dits entrepreneurs fourniront les profils, plans et comptes de quantités de toute la ligne du chemin de fer, par sections de dix milles ; et avant le commencement des travaux sur une section de dix milles, ces profils, plans et comptes devront être approuvés par le Gouverneur en conseil ; et avant qu'il soit effectué aucun paiement, les dits entrepreneurs fourniront tels autres états qui pourraient leur être demandés pour instruire le Ministre de la valeur relative des travaux exécutés et des travaux restant à faire.

7. Le Ministre des chemins de fer et canaux pourra retenir cinq pour cent sur la subvention, ou sur toute portion que les dits entrepreneurs auront droit d'en recevoir, durant trois mois après l'achèvement des dits chemin de fer et ligne télégraphique et de leurs dépendances, et pendant une période ultérieure, jusqu'à ce

que le dit Ministre des chemins de fer et canaux se soit assuré qu'il a été remédié d'une manière permanente à toutes les insuffisances ou défectuosités des dites lignes de chemin de fer et de télégraphe respectivement et de leurs dépendances, qui auront pu être découvertes pendant la dite période de trois mois, ou la période ultérieure ; et nulles terres ne seront livrées aux dits entrepreneurs avant que le chemin soit entièrement achevé et équipé.

8. Les dits entrepreneurs commenceront immédiatement les travaux compris dans le présent contrat, et devront achever et équiper les lignes pour le 10 juin 1887, ce terme étant de rigueur et de l'essence du contrat ; et, faute par eux de les achever et équiper, comme il est dit ci-dessus, le ou avant le jour mentionné en dernier lieu, les dits entrepreneurs seront déchus de tout droit, réclamation ou demande, à l'égard de tout ou partie de la somme d'argent et percentage retenu d'après la clause ci-dessus par le Ministre des chemins de fer et canaux, comme aussi à l'égard de tous deniers qui, au moment où les dits entrepreneurs manqueraient d'achever les lignes comme il est dit ci-dessus, leur seraient dus, ainsi que de la concession de terres et du cautionnement à déposer comme il est ci-dessous.

9. Les dits entrepreneurs, après avoir achevé et équipé les dits chemins de fer et dépendances, les entretiendront de bonne foi en état effectif de service et d'exploitation, de même que le matériel de roulement nécessaire, et devront sans interruption et de bonne foi exploiter le dit chemin, ainsi que la dite ligne télégraphique, qu'ils tiendront avec ses dépendances en bon état de service.

10. Les dits entrepreneurs construiront, achèveront et équiperont le dit chemin de fer, avec ses dépendances, conformément en toutes choses au devis ci-joint coté A, et l'établiront sur le tracé qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil.

11. Le chemin et son équipement seront, à tous égards, d'un caractère égal au caractère général du chemin de fer canadien du Pacifique actuellement en construction dans la Colombie-Britannique et de son équipement.

12. Les dites lignes de chemin de fer et de télégraphe, et toutes leurs dépendances respectives, avec tous droits de franchise, priviléges, propriétés, biens meubles et immeubles de toute nature y appartenants, seront, à partir de l'achèvement et équipement des dites lignes et dépendances, pour autant que Sa Majesté aura le pouvoir de les concéder, mais non davantage ni autrement, acquises aux dits entrepreneurs.

13. En considération de ce qui est énoncé ci-dessus, Sa Majesté consent et convient par les présentes de permettre l'entrée en franchise de droit de tous rails d'acier, éclisses et autres attaches, fiches, boulons et écrous, fils de fer, bois d'œuvre et matériaux de ponts, destinés à la construction première du chemin de

fer et de sa ligne télégraphique, et de tous appareils télégraphiques nécessaires au premier équipement de cette ligne ; et d'accorder aux dits entrepreneurs, à titre de subvention, une somme d'argent de $750,000 (sept cent cinquante mille piastres) et (sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine ou de l'armée, qu'on a eu l'intention d'exclure de l'application de l'acte passé, par la Législature de la province de la Colombie-Britannique en 1883, sous le titre· " Acte concernant le chemin de fer de l'Ile, le bassin de radoub, et les terres de chemin de fer de la province," de même qu'on en a exclu les réserves indiennes) toutes les terres situées en l'Ile de Vancouver que le gouvernement de la Colombie-Britannique a concédées à Sa Majesté par l'acte susmentionné, en vue de la construction du dit chemin de fer, en tant que ces terres seront acquises à Sa Majesté et possédées par elle pour les objets du dit chemin de fer, ou pour son établissement, ou pour aider à son établissement; et aussi tous charbon, pétrole, minerai, pierre, argile, marbre, ardoise, ou les mines, minéraux et substances de toute nature que contiennent les terres à transférer ainsi aux dits entrepreneurs à titre de subvention ; et les droits de grève attachés à celles de ces terres qui se bornent à la mer, avec le privilége d'ouvrir les mines sous la grève et sous la mer devant ces terres, d'exploiter à leur usage le charbon et les minéraux susmentionnés, sous la grève et sous la mer devant ces terres, en tant que les dits charbon, pétrole, minerai, pierre, argile, marbre, ardoise mines, minéraux et substances quelconques, et les droits de grève appartiennent au gouvernement fédéral. La construction du chemin de fer et du télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo sera exécutée, et les dits chemin et télégraphe seront équipés, entretenus et exploités, moyennant ces subventions.

14. La dite subvention en argent sera payée aux dits entrepreneurs par versements, à l'achèvement de chaque section de dix milles du chemin et de la ligne télégraphique, ces versements devant être proportionnés à la valeur de la portion complétée et équipée des lignes, comparée à la totalité des travaux entrepris, proportion qui sera déterminée par le rapport du Ministre des chemins de fer et canaux.

15. La subvention en terres sera donnée, et les terres, en tant qu'elles seront acquises à Sa Majesté et possédées par elle pour les objets du dit chemin de fer, ou pour son établissement ou pour aider à son établissement, seront transférées aux dits entrepreneurs, lorsque tous les travaux seront achevés à l'entière satisfaction du Gouverneur en conseil ; mais de manière, toutefois, que les dites terres et que le pétrole, le charbon, les autres minéraux et le bois qui s'y trouvent soient sujets à tous égards aux différentes clauses, dispositions et stipulations y relatives ou applicables contenues dans l'acte susmentionné passé par la législature de la Colombie britannique en 1883, sous le titre: " Acte concernant le chemin de fer de l'Ile, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province," tel que pourra l'amender la législature de la dite province d'après un projet de bill qui vient d'être rédigé et que sir

Alexander Campbell et l'honorable M. Smithe, après l'avoir vérifié et signé, ont remis à l'honorable Joseph William Trutch,—et particulièrement aux articles 23, 24 et 26 du dit acte.

Et il est de plus convenu ici, par et entre Sa Majesté représentée comme il est dit ci-dessus et les dits entrepreneurs, que les dits entrepreneurs, dans les dix jours de la signature de la présente convention par Sa Majesté représentée comme ci-dessus, ou par le dit Ministre au nom de Sa Majesté, devront adresser demande au gouvernement à l'effet d'être nommés par le Gouverneur pour constituer la compagnie à incorporer sous le nom de Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, et qu'immédiatement après l'incorporation des dits entrepreneurs, le présent contrat sera transféré et passera à la dite compagnie, qui aussitôt, par acte conclu par et entre Sa Majesté représentée comme il est dit ci-dessus et la dite compagnie, prendra à sa charge toutes les obligations et responsabilités acceptées par les dits entrepreneurs en vertu de la présente convention ou autrement en ce qui regarde l'entreprise.

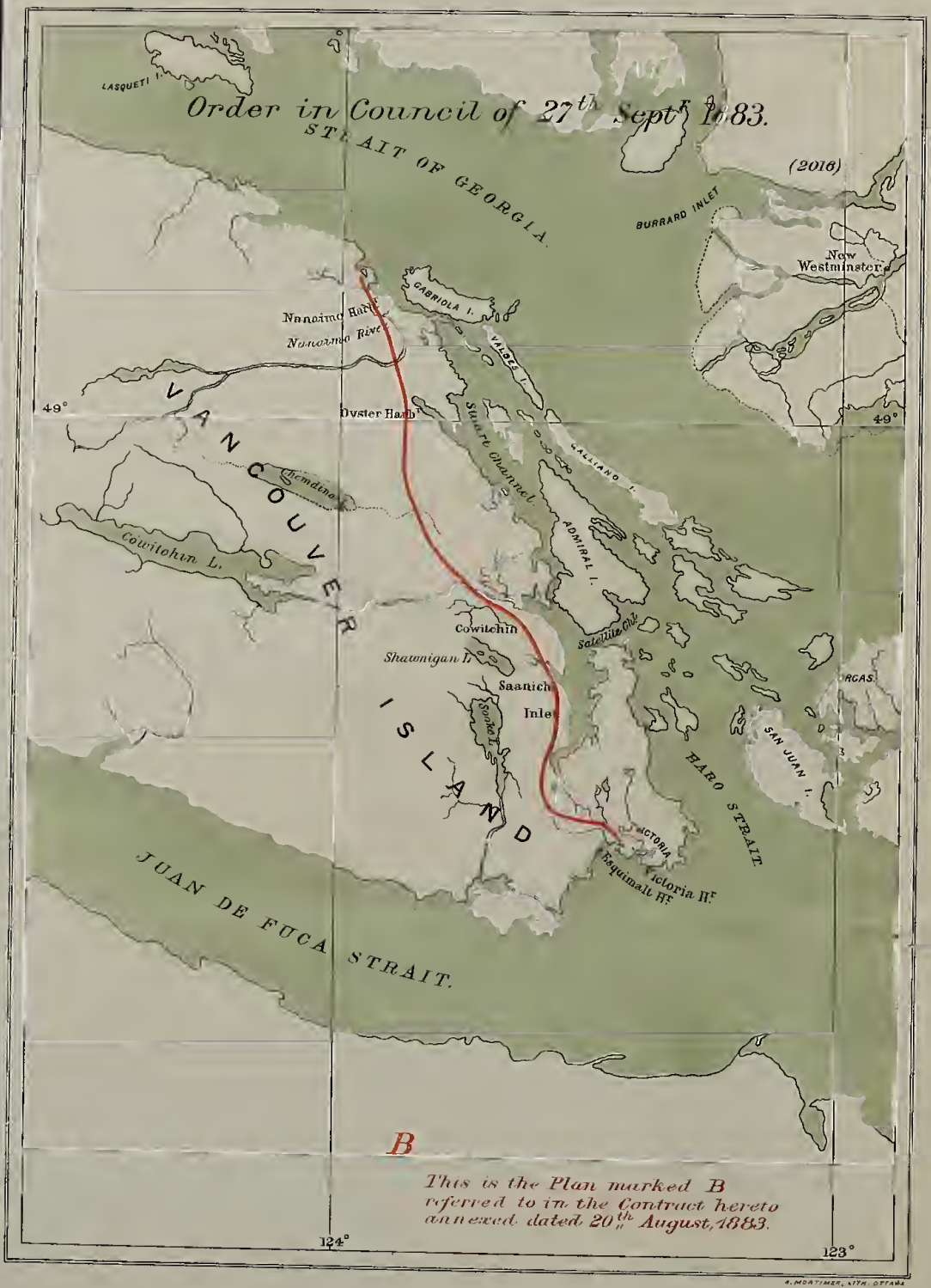
Les dits entrepreneurs, lors de la signature de la présente convention, déposeront entre les mains du Receveur général du Canada la somme de $250,000 (deux cent cinquante mille piastres) en argent, comme garantie de la construction du chemin de fer et de la ligne télégraphique entreprise par eux. Le gouvernement paiera intérêt aux entrepreneurs sur la somme déposée, au taux de quatre pour cent par an, semestriellement, à moins d'inexécution des présentes conditions ou jusqu'à remboursement du dépôt ; et il remboursera le dépôt aux dits entrepreneurs, lorsque les dits chemin de fer et ligne télégraphique seront achevés conformément aux stipulations de la présente convention, avec tout intérêt y afférent ; mais si les dits chemin de fer et ligne télégraphique n'étaient pas ainsi achevés, le dépôt et l'intérêt y afférent qui n'aura pas été payé aux entrepreneurs, seront confisqués au profit de Sa Majesté pour l'usage du gouvernement du Canada.

En foi de quoi les parties aux présentes ont signé les jour et an en premier lieu mentionnés.

Pour le ministre des Chemins de fer et Canaux.

(Signatures), A. CAMPBELL,
Ministre de la Justice.

(Signature), ROBERT DUNSMUIR,
" JOHN BRYDEN,
" JAMES DUNSMUIR,
" CHARLES CROCKER,
" CHARLES F. CROCKER,
" LELAND STANFORD,
par Ch. Crocker son procureur.
" COLLIS P. HUNTINGTON,
par Ch. Crocker son procureur.



A. MORTIMER, LITH. OTTAWA

Signé, scellé et délivré par les susnommés Robert Dunsmuir, James Dunsmuir, John Bryden, Chas Crocker, Chas F. Crocker, Leland Stanford et Collis P. Huntington, et par sir Alexander Campbell pour le Ministre des chemins de fer et canaux, à titre d'acte en projet, et placé entre les mains de l'honorable Joseph William Trutch, jusqu'à ce qu'on ait obtenu la sanction du Parlement pour la subvention et pour les autres stipulations, faites de la part du Canada, qui demandent cette sanction, et jusqu'à ce que l'acte passé par la législature de la Colombie britannique en 1883 sous le titre "*Acte concernant le chemin de fer de l'Ile, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province*" ait été amendé par la législature de cette province, conformément au projet de bill qui vient d'être dressé, et qui a été vérifié par sir Alexander Campbell, et l'honorable M. Smithe, signé par eux et déposé entre les mains du dit William Joseph Trutch en présence du soussigné.

(Signé) H. G. HOPKIRK.

BILL.

Acte concernant le chemin de fer de l'Ile, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province.

Attendu que des négociations ont eu lieu récemment entre les gouvernements du Canada et de la Colombie britannique relativement *aux retards apportés au commencement et à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et relativement* au chemin de fer de l'Ile, au bassin de radoub et aux terres de chemin de fer de la province ; et attendu que, *dans la vue de régler toutes contestations et difficultés existant entre les deux gouvernements, on est convenu de ce qui suit :—*

(*a*) La législature de la Colombie britannique sera *invitée à* amender l'acte n° 11 de 1880, intitulé : "Acte qui autorise la concession de certaines terres publiques sur la terre ferme de la Colombie britannique au gouvernement de la Puissance du Canada pour les fins du chemin de fer canadien du Pacifique," à l'effet d'octroyer au gouvernement fédéral, au lieu des terres transférées par le dit acte, la même étendue de terrain de chaque côté de la ligne du chemin de fer, à travers la Colombie britannique, quelle que soit la situation du tracé établi finalement.

(*b*) Le gouvernement de la Colombie britannique *se fera autoriser par la législature* à concéder au gouvernement du Canada une portion des terres indiquées et décrites en l'acte n° 15 de 1882, intitulé : "Acte constituant en corporation la compa-" gnie des terres et du chemin de fer de Vancouver," à savoir : la portion des dites terres commençant à leur limite méridionale et s'étendant jusqu'à une ligne tirée de l'est à l'ouest, à mi-chemin entre Comox et les Seymour-Narrows ; et aussi une autre portion des terres que transfère le dit acte, à prendre au nord et sur la

limite de la première, d'une étendue égale à celle de tous terrains compris dans celle-ci qui ont pu être aliéné du domaine de la Couronne par concessions, préemptions ou autrement.

(*c*) Le gouvernement de la Colombie britannique *se fera autoriser par la législature* à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière la Paix de la Colombie britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada.

(*d*) Le gouvernement de la Colombie-Britannique procurera la constitution en corporation par un acte de la législature provinciale de certaines personnes que désignera le gouvernement du Canada, pour la confection du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo.

(*e*) Le gouvernement du Canada, *après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du Parlement pour contribuer la somme de* $750,000 *à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo ; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie Britannique ; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le* 10*e jour de juin* 1887 ; *les travaux devant se commencer immédiatement.*

(*f*) Les terres de l'Ile de Vancouver ainsi transférées, à la réserve de la houille et des autres minéraux, ainsi que des portions boisées mentionnées ci-après, seront, pendant quatre ans, à courir de la passation du présent acte, livrées à la colonisation, en faveur des colons agricoles sérieux, au taux de une piastre l'acre, en étendues de 160 acres par colon ; et dans toutes concessions aux colons, il sera fait réserve du droit de couper le bois nécessaire pour le chemin de fer, et des droits de passage tant pour la voie que pour les stations et ateliers. *Dans l'intervalle, jusqu'à ce que le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo soit terminé, le gouvernement de la Colombie Britannique sera l'agent du gouvernement du Canada pour l'administration des terres mentionnées dans le présent article, en ce qui concernera la colonisation ; et à cet effet, le gouvernement de la Colombie-Britannique pourra délivrer, sous les réserves susdites, des titres de préemption aux colons qui s'établiront sur les dites terres. Tous deniers reçus par le gouvernement de la Colombie-Britannique, dans l'exercice de cette administration, seront versés, au fur et à mesure, à la banque de la Colombie-Britannique au crédit du Receveur général du Canada ; et cet argent, déduction faite des frais (s'il y en a), sera, après l'entière confection du chemin de fer, à la satisfaction du gouvernement fédéral, remis aux entrepreneurs du chemin.*

(*g*) Le gouvernement du Canada prendra immédiatement possession du bassin de radoub à Esquimalt et *demandera l'autorisation du Parlement pour acheter* et compléter cet ouvrage, qu'il devra, après son achèvement, tenir en service comme ouvrage fédéral ; il aura droit (et le transfert lui en sera fait) à tous terrains, abords et matériel en dépendant, ainsi qu'à la subvention impériale accordée pour cet ouvrage.

Il paiera à la province, pour prix de toutes ces choses, la somme de $250,000, et, en outre, lui remboursera tous deniers dépensés par le gouvernement provincial ou qui resteront dus à l'époque de l'adoption du présent acte pour les travaux faits ou les matériaux fournis par le gouvernement de la Colombie-Britannique depuis le 27 juin 1882.

(*h*) Le gouvernement du Canada offrira en vente, en usant de toute la diligence convenable, les terres comprises dans la zone du chemin de fer sur la terre ferme, à des conditions libérales, aux colons sérieux ; et

(*i*) Il donnera à ceux qui se seront établis sans titre (*squatters*) sur des terrains de cette zone, avant la passation du présent acte, et qui y auront fait des améliorations réelles, la priorité pour acheter les terrains ainsi améliorés, aux prix qui seront demandés aux colons ordinaires.

(*k*). La province acceptera cette convention en règlement de toutes réclamations qu'elle peut avoir jusqu'à ce jour contre la Puissance, à raison des délais apportés *au commencement* des travaux de construction du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que de la *non-construction* du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo; et de son côté, le gouvernement fédéral acceptera cette convention comme l'équivalent de tous droits à d'autres terres en vertu de l'acte d'union ; *mais la dite convention ne sera obligatoire que lorsqu'elle aura été ratifiée par le parlement du Canada et la législature de la Colombie-Britannique.*

Et attendu qu'il est opportun de ratifier la dite convention et de faire des dispositions pour la mettre à effet ;

A ces causes, Sa Majesté par et de l'avis et du consentement de l'Assemblée législative de la province de la Colombie-Britannique, décrète :

1. La convention relatée ci-dessus est par le présent acte ratifiée et adoptée.

2. L'article premier de l'acte de la législature de la Colombie-Britannique n° 11 de 1880, intitulé : " Acte qui autorise la concession de certaines terres publiques sur la terre ferme de la Colombie-Britannique au gouvernement de la Puissance du Canada pour les fins du chemin de fer canadien du Pacifique " est amendé par le présent acte et sera conçu dans les termes suivants : " Seront, du jour de l'adoption du présent acte, et sont par cet acte concédées au gouvernement fédéral, pour servir à l'établissement et aider dans la construction de la partie du chemin de fer canadien du Pacifique passant sur la terre ferme de la Colombie-Britannique, à titre de fidéicommis, le gouvernement du Canada pouvant en disposer comme il le trouvera bon, *les terres publiques le long de la ligne du chemin de fer susmentionné, quelle que soit la situation du tracé établi finalement, sur une largeur de* 20 *milles*, de chaque côté de la dite ligne, comme le porte l'article 11 de l'ordre en conseil admettant la province de la Colombie-Britannique dans la confédération ; mais rien dans le présent article ne préjudiciera

au droit qu'a la province de recevoir du gouvernement fédéral la somme de $100,000 par année, par paiements semestriels effectués à l'avance, en considération du transfert des dites terres, selon les termes de l'article 11 de l'acte d'union; pourvu toutefois que la ligne de chemin de fer susmentionnée forme une seule ligne continue de rails, reliant le littoral de la Colombie-Britannique avec le chemin de fer canadien du Pacifique actuellement en construction à l'est des Montagnes Rocheuses."

3. Est par le présent acte concédée au gouvernement fédéral, pour servir à l'établissement et aider dans la construction d'un chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo, à titre de fidéicommis, avec la faculté d'en disposer comme il le jugera opportun (sauf les réserves ci-après énoncées), toute l'étendue de terre ci-après, située dans l'Ile de Vancouver :

Bornée, au sud, par une ligne droite tirée de l'entrée de Saanich-Inlet à Muir-Creek, dans le détroit de Fuca; à l'ouest, par une ligne droite tirée de Muir-Creek à la montagne Crown; au nord, par une ligne droite tirée de la montagne Crown aux Seymour-Narrows; et à l'est, par la ligne de côte de l'Ile de Vancouver jusqu'au point de départ; et comprenant tout charbon, pétrole, minerai, pierre, argile, marbre, ardoise, toutes mines, minéraux et substances quelconques, sur ou dans le dit terrain.

4. Est exceptée de l'étendue de terre décrite dans l'article précédent, toute la portion située au nord d'une ligne courant de l'est à l'ouest, à mi-chemin entre l'embouchure de la rivière Courtney (district de Comox) et les Seymour-Narrows.

5. Pourvu, toutefois, que le gouvernement du Canada ait droit dans la portion ainsi exceptée, à des terres, d'une étendue égale à celle des terrains aliénés jusqu'à la date du présent acte par concessions de la couronne, préemptions ou autrement, dans les limites de la concession mentionnée en l'article 3 du présent acte.

6. La concession mentionnée en l'article 3 du présent acte ne comprendra aucunes terres possédées actuellement en vertu de concessions de la couronne, baux, conventions de vente ou autres aliénations par la couronne, et ne comprendra point les réserves ou établissements des sauvages, ni *les réserves navales ou militaires.*

7. Il est par le présent acte concédé au gouvernement fédéral, dans cette portion du district de la rivière la Paix de la Colombie-Britannique, qui est située à l'est des Montagnes Rocheuses et contiguë au territoire du Nord-Ouest du Canada, trois millions et demi d'acres de terre, à prendre par le Canada en un seul bloc rectangulaire.

8. En vue de faciliter la construction du chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo, il est par le présent acte décrété que les personnes, appelées ci-après " la

compagnie," que nommera le Gouverneur général en conseil, avec les autres personnes et corporations qui deviendront actionnaires de la compagnie, seront, et sont constituées par le présent acte en corporation et corps politique, sous le nom de "Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo."

9. La compagnie, ses agents et serviteurs devront tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter un chemin à rails d'acier, à voie double ou unique, et continue, de la largeur du chemin de fer canadien du Pacifique, et aussi une ligne de télégraphe, avec toutes dépendances convenables, depuis un point situé au port d'Esquimalt, ou auprès, dans la Colombie-Britannique, jusqu'à un port ou point, dans ou près Nanaïmo, sur la côte orientale de l'Ile de Vancouver, avec faculté de conduire la ligne principale jusqu'à Comox ou Victoria, et de diriger des embranchements sur les établissements de la côte est, comme aussi de mettre le dit chemin de fer en correspondance, par bateaux traversiers, avec la terre ferme de la Colombie-Britannique, et de s'y relier ou unir à toute ligne de chemin de fer en exploitation ou en construction. La compagnie aura aussi autorité et pouvoir de construire et avoir des navires à vapeur et autres, et de les employer à des services en rapport avec le dit chemin de fer, dans les baies, golfes et eaux intérieures de la Colombie-Britannique.

10. La compagnie pourra accepter et recevoir du gouvernement du Canada toute location, concession ou transfert de terre, par voie de subvention ou autrement, à titre d'aide pour la construction du dit chemin de fer, et conclure tout contrat avec le dit gouvernement pour ou concernant l'usage, occupation, mortgage ou vente des dites terres, en tout ou en partie, à telles conditions qui pourront être arrêtées entre le gouvernement et la compagnie.

11. Le capital-actions de la compagnie sera de trois millions de piastres, divisé en parts de cent piastres chacune; mais il pourra être augmenté de temps en temps par le vote de la majorité en somme des actionnaires présents en personne ou représentés par fondés de procuration, à des assemblées spécialement convoquées pour cet objet, jusqu'à concurrence de cinq millions de piastres au plus.

12. Les personnes nommées, comme il est dit ci-dessus, par le gouverneur en conseil seront, et sont par le présent acte constituées en conseil provisoire de direction de la compagnie, et demeureront en exercice jusqu'à l'élection d'autres directeurs, en vertu des dispositions du présent acte; et auront le pouvoir de remplir les vacances qui pourront survenir dans le dit conseil, d'ouvrir des livres d'actions à Victoria, Colombie-Britannique, ou à toute autre cité du Canada, de recueillir des souscriptions et de recevoir des versements sur les actions souscrites.

13. Dès que la moitié du capital-actions aura été souscrite et qu'un dixième de ce montant aura été versé à une banque chartrée, soit à Victoria ou à San-Francisco, ou partie dans l'une et partie dans l'autre ville, les directeurs provisoires pourront faire convoquer une réunion des actionnaires à Victoria, Colombie-Britannique, pour telle époque qu'ils croiront convenable, par l'insertion d'un avis d'au moins trois semaines dans un ou plusieurs journaux publiés en la cité de Victoria, et par l'envoi à chaque

actionnaire d'une lettre circulaire par la poste; à laquelle assemblée les actionnaires présents en personne ou par fondés de procuration éliront cinq directeurs ayant les qualités ci-dessous spécifiées, qui resteront en exercice jusqu'au premier mercredi d'octobre de l'année qui suivra leur élection.

14. Le dit premier mercredi d'octobre, et le même jour dans les années suivantes' il se tiendra en la cité de Victoria ou à tel autre lieu qui sera désigné par le règlement, une assemblée générale des actionnaires, pour recevoir le rapport des directeurs, expédier les affaires générales et spéciales de la compagnie et en élire les directeurs; et un avis public de cette assemblée et de cette élection annuelle sera publié pendant un mois, avant la réunion, dans un ou plusieurs journaux de la cité de Victoria, et donné par lettre circulaire envoyée par la poste à chaque actionnaire un mois au moins avant l'assemblée. L'élection des directeurs se fera au scrutin et tous les actionnaires pourront voter par fondés de procuration.

15. Trois des directeurs composeront un quorum pour l'expédition des affaires, et le conseil pourra employer un ou plusieurs de ses membres comme directeurs rétribués, pourvu que personne ne soit élu directeur s'il ne possède au moins vingt-cinq parts du capital-actions de la compagnie, sur lesquelles les versements appelés auront été opérés.

16. Il ne sera fait aucun appel de versement de plus de dix pour cent à la fois sur le montant souscrit, et il ne sera pas demandé plus de cinquante pour cent du capital-actions dans la même année,

17. L'acte refondu des chemins de fer 1879, du Canada, en tant que ses dispositions seront applicables à l'entreprise et ne seront pas inconciliables avec celles du présent acte, s'appliquera au dit chemin de fer et se lira avec le présent acte, dont il formera partie intégrante.

18. Les expressions "Cour Supérieure," "Greffiers de paix," "Bureaux d'enregistrement," Greffier de la Cour," employées dans le dit acte refondu des chemins de fer 1879, devront pour l'application du présent acte, s'entendre et s'interpreter dans le sens établi par l'acte de cette législature 38 Vic. chap. 13, art. 3.

19. Les articles 5 et 6 de l'acte en dernier lieu mentionné se liront avec le présent acte, dont ils formeront partie intégrante.

20. La dite ligne de chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo devra se commencer immédiatement et être achevée *le ou avant le* 10*e jour de juin* 1887.

21. Le chemin de fer, avec ses ateliers, stations et autres bâtiments nécessaires, et son matériel de roulement, ainsi que le capital-actions de la compagnie, seront exempts des taxes provinciales et municipales jusqu'à l'expiration de dix années à compter de l'achèvement du chemin.

22. Les terres que la compagnie acquerra du gouvernement fédéral pour la construction du chemin de fer, ne seront pas sujettes à taxation, à moins qu'elles ne soient employées par la compagnie à un autre usage que celui du chemin de fer, ou louées, occupées par d'autres, vendues on aliénées.

23. La compagnie aura à se conformer au paragraphe (*f*) de la convention relatée ci-dessus, et les *squatters* de bonne foi qui auront occupé continuellement et amélioré des terrains dans l'étendue de terre que la compagnie doit acquérir du gouvernement fédéral, pendant l'espace d'un an avant le premier jour de janvier 1883, *auront droit à une concession* en pleine propriété des droits de surface des terrains occupés par eux, dans la mesure de cent soixante acres par *squatter*, *au taux d'une piastre l'acre.*

24. La compagnie sera tenue en tout temps de vendre le charbon qu'elle extraira des terres acquises par elle du gouvernement fédéral, à toute compagnie canadienne de chemin de fer ayant sa tête de ligne sur le littoral de la Colombie-Britannique, et aux autorités impériales, fédérales et provinciales, aux mêmes prix que ceux qu'elle fera payer aux compagnies de chemins de fer possédant ou exploitant des voies ferrées dans les Etats-Unis, ou à tous acheteurs étrangers.

25. Toutes terres acquises du gouvernement fédéral par la compagnie en vertu du présent acte, et contenant des zones de bois propres à être débités en sciages, se vendront à un prix qui sera fixé ultérieurement par le gouvernement fédéral ou par la compagnie constituée en corporation en vertu du présent acte.

26. Le présent acte ne portera point atteinte aux droits, que pourraient posséder des particuliers ou des corporations sur quelque partie que ce soit des terres acquises par la compagnie, *et n'affectera nullement les réserves militaires ou navales.*

27. La dite compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo sera liée par tout contrat ou convention conclue, pour la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, entre les personnes qui doivent être constituées en corporation comme il est ci-dessus et Sa Majesté, représentée par le Ministre des chemins de fer et canaux ; et aura droit à tout le bénéfice du dit contrat ou convention, qui s'interprétera et s'exécutera comme si la compagnie y avait été partie, au lieu des dites personnes, et comme si le dit contrat avait été dûment passé, sous son sceau de corporation.

28. Les chemins de fer que la compagnie établira en exécution du présent acte, seront sa propriété.

29. *Est par le présent acte révoqué l'acte de* 1883, *ch.* 14, *intitulé: "Acte concernant le chemin de l'Ile, le bassin de radoub et les terres de chemin de fer de la province."*

(Signé) A. CAMPBELL,
WM SMITH.

Victoria, C. B., 21 août 1883.

Après lecture faite, j'acquiesce, pour moi et pour mes associés, aux diverses dispositions de ce bill, en tant qu'elles concernent le chemin de fer et les terres de l'Ile.

R. DUNSMUIR.

Victoria, C. B., 20 août 1883.

15—3

RÉPONSE

(15*a*) [PARTIELLE]

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 février 1884 :— pour un état indiquant le nom, le rang, le salaire et la date de la nomination de tous les officiers, commis, messagers et serviteurs employés dans les divers départements de la Puissance, dans la province de la Colombie Anglaise, y compris l'agent du gouvernement de la Puissance et les agents employés sous sa direction.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU.
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
14 avril 1884.

RÉPONSE

(15*b*) [PARTIELLE]

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 février 1884 :— pour un état indiqua nt e nom, le rang, le salaire et la date de la nomination de tous les officiers, commis, messagers et serviteurs employés dans les divers départements de la Puissance, dans la province de la Colombie Anglaise, y compris l'agent du gouvernement de la Puissance et les agents employés sous sa direction.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 avril 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RAPPORT

DU

MINISTRE DE LA JUSTICE

SUR LES

PENITENCIERS DU CANADA

POUR

L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN,

1883.

Imprimé par ordre du Parlement

OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1883

A Son Excellence le très honorable MARQUIS DE LANSDOWNE, gouverneur général du Canada, etc., etc, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'instruction de Votre Excellence, le rapport annuel de l'inspecteur des pénitenciers, avec les comptes-rendus annuels des fonctionnaires de ces établissements et divers états financiers et statistiques, le tout pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence,

Le très obéissant serviteur,

A. CAMPBELL,

Ministre de la justice.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,

OTTAWA, 31 décembre 1883.

TABLE DES MATIERES.

	Page
Rapport général de l'inspecteur	9
Rapport spécial sur le pénitencier de Kingston	15
" " de Saint-Vincent-de-Paul	17
" " de Dorchester	20
" " du Manitoba	23
" " de la Colombie-Britannique	27
Rapport du comptable	28

RAPPORTS, ETATS FINANCIERS, TABLEAUX STATISTIQUES, Etc.

Pénitencier de Kingston—Rapport du préfet	30
" Etat du revenu	32
" Etat de la dépense	33
" Etat de ses dettes actives	34
" Etat de ses dettes passives	34
" Liste du personnel	34
" Compte de la ferme	36
" Répartition des détenus	36
" Liste des graciés	37
" Liste des détenus décédés	37
" " réincarcérés	38
" Etat des réductions de peines	39
" Sommaire général de la valeur du travail	39
" Mouvement de la population criminelle	40
" " des dernières 10 années et demie	41
" Statistiques criminelles	42
" Relevé des punitions infligées, quartier des hommes	43
" " femmes	44
" Rapport de l'aumônier protestant	44
" " catholique	44
" Rapport du médecin, avec annexes	45
" " de la directrice, avec annexes	50
" " de l'instituteur	51
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Rapport du préfet	51
" " de l'aumônier catholique	69
" " " protestant	69
" " de l'instituteur, avec annexes	73
" " du médecin	70
" Liste du personnel	56
" Répartition des détenus	57
" Liste des détenus graciés	57
" " réincarcérés	58
" Rémissions de peines	58
" Mouvement du pénitencier	59

PAGE

Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Etat comparatif du mouvement du pénitencier..... 60
" Nombre de détenus et moyenne mensuelle. 61
" Statistiques criminelles 61
" Relevé des punitions..... 63
" Dépense..... 64
" Revenu..... 65
" Sommaire général de la valeur du travail..... 65
" Frais d'entretien 66
" Relevé sommaire des immeubles..... 67
" Compte de la ferme..... 67
" " des étables..... 68
" Créances du pénitencier 68
Pénitencier de Dorchester—Rapport du préfet 75
" " du médecin, avec annexes..... 89
" " de l'aumônier catholique..... 87
" " " protestant..... 88
" " de la directrice..... 92
" " de l'instituteur 92
" Revenu 77
" Dépense 78
" Liste du personnel..... 79
" Mouvement du pénitencier 80
" Statistiques criminelles 80
" Répartition des détenus 84
" Liste des détenus graciés..... 84
" Réincarcérations..... 85
" Punitions 85
" Décès 85
" Rémissions de peines..... 86
" Valeur du travail 86
" Produits de la ferme 87
Pénitencier du Manitoba—Rapport du préfet 93
" " de l'aumônier catholique..... 113
" " " protestant..... 113
" " du médecin, avec annexes..... 115
" Mouvement du pénitencier..... 98
" Répartition des détenus..... 102
" Infractions commises par les détenus..... 99
" Punitions 100
" Rémissions de peines..... 100
" Travail improductif..... 101
" Compte de la ferme et du jardin 103
" " de l'atelier de cordonnerie..... 105
" Revenu 105
" Détails: ateliers de couture..... 104
" " cordonnerie..... 106
" Créances 106
" Revenu 107
" Dépense 108

PAGE

Pécitencier du Manitoba—Liste du personnel, 1883 107
" Division du temps 109
" Table météorologique 111
" Répartition du temps 112
" Valeur de l'ouvrage fait à la forge 113
" " département des mécaniciens 113
" " " menuisiers 114
Pénitencier de la Colombie-Britannique—Rapport du préfet 118
" " de l'aumônier protestant 130
" " " catholique 129
" " de l'instituteur 131
" " du médecin 130
" Etat des cas traités à l'infirmerie 128
" Liste du personnel 126
" Mouvement du pénitencier 129
" Etat comparatif du mouvement du pénitencier 122
" Revenu 120
" Dépense 121
" Compte des habillements 127
" " de la forge 127
" Etat des punitions 122
" " des évasions, etc 125
" " des décès 125
" Statistiques criminelles 124
" Rémissions de peines 128
" Compte de la ferme 126
" Valeur du travail 123

HUITIEME RAPPORT ANNUEL

DE

L'INSPECTEUR DES PÉNITENCIERS

DU

CANADA

POUR

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1883.

A l'honorable Sir ALEXANDER CAMPBELL, C.C.M.G.,
Ministre de la justice.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations de l'administration pénitentiaire du Canada, pour l'année close le 30 juin 1883 avec les rapports des préfets et autres officiers des pénitenciers, et les comptes et statistiques que je dois y ajouter, conformément aux prescriptions de l'acte 46 Victoria, chapitre 37.

Le tableau suivant indique le nombre des détenus dans les pénitenciers, le 30 juin 1882, le mouvement des entrées et des sorties pendant l'année, et le nombre de prisonniers restant au 30 juin dernier :—

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1882.....	577	24	=	601
Entrés durant l'année.....	129	7	=	136
	706	31	=	737
Sortis par expiration de leur peine, etc.....	194	8	=	202
Restant au 30 juin 1883.....	512	23	=	535

Diminution de 66.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1882.....	317	0	=	317
Entrés durant l'année.....	112	0	=	112
	429	0	=	429

Sortis par expiration de leur peine, etc.....	120	0	=	120
Restant au 30 juin 1883.....	309	0	=	309

Diminution de 8.

DORCHESTER.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1883.....	96	5	=	101
Entrés durant l'année.....	57	0	=	57
	153	5	=	158
Sortis par expiration de leur peine, etc.....	33	0	=	33
Restant au 30 juin 1883.....	120	5	=	125

Augmentation de 24.

MANITOBA.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1882.....	52	4	=	56
Entrés durant l'année.....	70	3	=	73
	122	7		129
Sortis par expiration de leur peine, etc.....	26	4		30
Restant au 30 juin 1883.....	96	3		99

Augmentation de 43.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1882.....	52	0	=	52
Entrés durant l'année.....	39	0	=	39
	91	0	=	91
Sortis par expiration de leur peine, etc.....	17	0	=	17
Restant au 30 juin 1883.....	74	0	=	74

Augmentation de 22.

RÉCAPITULATION.

Diminution :—

Kingston.....	66	
Saint-Vincent-de-Paul.....	8	
	—	74

Augmentation :—

Dorchester	24	
Manitoba	43	
Colombie-Britannique	22	
	—	89
		—
Augmentation de la population totale		15

L'augmentation qui s'est produite dans les nouvelles provinces de Manitoba et de la Colombie-Britannique, est en rapport avec l'accroissement de la population. Pour les provinces maritimes, le contingent qu'elles ont ajouté au total de l'an dernier, excède la population normale. Mais à considérer le progrès de la population de tout le Canada, par les naissances et par les immigrations, les statistiques ci-dessus, bien qu'elles accusent un léger surcroît à la fin de l'année fiscale 1881-82, sont favorables et encourageantes. A la vue des ravages toujours croissants que fait le crime dans tant d'autres pays, n'avons-nous pas toute raison de remercier la Providence qui nous procure une immunité relative, et de nous réjouir en constatant que le nombre total de nos convicts, le 30 juin dernier, ne montait qu'à 1,142.

Il y a eu trente décès en tout dans les pénitenciers, et cette mortalité est bien supérieure à la moyenne des années dernières. Les deux tiers des prisonniers décédés, y compris les fous, avaient une santé déjà altérée ou ruinée, à leur entrée en prison. Un détenu s'est suicidé.

En tenant compte des désavantages inhérents à l'impossibilité de faire une meilleure classification des prisonniers, et de séparer les incorrigibles des individus moins pervertis, il est certain que la conduite de la population des pénitenciers et la discipline ont été, en général, fort passables. Tant que subsisteront les défauts que j'ai si souvent signalés dans mes rapports annuels, je ne puis espérer de voir ce désirable degré de réforme dans la conduite des détenus, cette amélioration sensible dans la discipline générale que je voudrais pouvoir annoncer. Plus tard, peut-être, quand l'opinion publique sera sortie de l'indifférence où elle semble s'être endormie, quand des hommes d'action se seront convaincus qu'il faut plus, pour l'administration de la justice, qu'un mécanisme de lois propres à transformer le criminel en condamné et le condamné en prisonnier de pénitencier, on se décidera à adopter quelques-unes des réformes les plus importantes que j'ai recommandées. Quoiqu'il soit toujours meilleur qu'un gouvernement prenne l'initiative des mouvements qui tendent à l'amélioration matérielle ou morale d'une classe, d'une catégorie d'hommes, il est rare, cependant, qu'une administration introduise une mesure, si nécessaire, si bienfaisante soit-elle, avant qu'elle ait été discutée dans la presse ou dans les assemblées publiques. La question de la réforme des prisons va rester sans doute en suspens jusqu'à ce qu'elle soit imposée à l'attention publique, ou plutôt à ce qu'un auteur distingué

appelle spirituellement "les opinions disjointes du jour," par les Howards et les Wilberforces que l'occasion fera surgir. Je crois voir se préparer cette occasion en Canada sous l'influence d'un comité de citoyens qui s'est organisé depuis peu, à Toronto, pour s'occuper de ce sujet d'une importance extrême. Malgré de nombreux obstacles, provenant principalement de l'apathie publique, les promoteurs de la *Prisoner's Aid Association*, par leur énergie et leur persévérance, ont réussi à détourner sur leur œuvre salutaire un peu d'attention et de faveur. Ils méritent tout encouragement; car ce qu'il ont en vue est une chose éminemment louable, tout à fait digne des efforts du philanthrope, puisque c'est la réforme et l'amélioration des classes criminelles. N'est-il pas étrange que ce soit là presque une nouveauté, quand le crime est si ancien dans le monde, et quand les prisons tiennent un si grand rôle dans l'histoire des sociétés depuis quatre siècles! Il est vraiment remarquable que les questions pénitentiaires datent de cent ans à peine, dans la science sociale, et il n'y a guère que cinquante ans qu'elles se discutent publiquement, qu'elles s'emparent de l'attention d'hommes éclairés hors du cercle de ceux que les circonstances amènent à les étudier de près. Il n'y a pas longtemps, la société semblait ne s'intéresser au sort du prisonnier que pour se débarrasser de lui comme d'un être qui lui puait. Le terrifier et lui arracher la vie, la législation pénale n'avait pas d'autre but, pour ainsi dire, et la discipline pénitentiaire non plus. Mais, à la longue, la société a appris, par une terrible expérience, que ses prisons et son système pénitentiaire devenaient trop souvent de puissants facteurs du mal même qu'elle voulait détruire.

Depuis des siècles, la prison étaient donc de hautes écoles de perversité, où les prisonniers ne faisaient que contracter une plus profonde dureté morale, et s'affectionner davantage aux crimes qu'on les envoyait expier dans leurs tristes murs; et la société, en sa tranquille insouciance, ne soupçonnait pas que ses prisonniers devenaient là plus dangereux, tout séparés d'elle qu'ils fussent, que s'ils étaient déchaînés dans son sein. Peu à peu, cependant, on est arrivé à entrevoir ce que les hommes livrés à l'étude de ces choses voyaient assez clairement, à savoir que les criminels ont tous la commune nature humaine; et qu'en prison, si l'on veut les régénérer ou du moins les rendre moins dangereux à la société, il faut les traiter selon les principes universels de l'humaine nature et d'après des méthodes aussi approchantes que possible de ces méthodes d'éducation, d'influence et de protection qui se pratiquent envers les hommes en état de liberté. Un prisonnier est, à la vérité, un criminel; mais il est encore plus un homme qu'un criminel; aussi les méthodes et les mesures à lui appliquer doivent-elles avoir essentiellement un caractère humain, et ne point ajouter à son opprobre. A ce sujet, voici quelques observations faites par le Dr Henry Bellows, de New-York, à un congrès pénitentiaire qui s'est tenu aux Etats-Unis: elles sont si opportunes, si vraies et si convaincantes que je suis heureux de les reproduire.

"Quoique l'on doive, dit-il, considérer dans le traitement du prisonnier les intérêts de la société, il se trouve—ce n'est pas là un secret—que l'intérêt social

demande qu'on recherche en premier lieu et directement l'avantage de cet homme; qu'il faut faire cas de lui, l'instruire, le former, le discipliner tout comme on ferait un autre membre de la société, afin de solliciter, de développer ce qu'il reste de bon et de droit dans sa nature et ses dispositions, et de l'amener à s'élever, en s'aidant de ses propres facultés, et par sa volonté, par ses affections, par ses propres efforts, au-dessus des convoitises et des passions dont il a été victime. Impossible de combattre la violence par la violence dans l'ordre moral; impossible d'effacer la flétrissure du crime en continuant d'appliquer au criminel la règle très cruelle d'un système de protection tout égoïste. Il faut laver ce qui est impur aux sources de pureté. Il faut vaincre la violence par la douceur. Il faut opérer la rédemption du prisonnier par la pitié, la sympathie, l'amour, et non point par la menace du bâton, par le lien d'une chaîne cruelle, non point, en un mot, en éteignant la puissance de cette grande inspiratrice de l'humanité, partout immortelle excepté dans la prison : l'espérance. L'espérance, seul principe dont dépende la régénération du prisonnier! Et comme nous connaissons peu l'action funeste, endurcissante, de l'antique et inhumaine législation criminelle, de notre vieux système de prison, à la fois aveugle, barbare et violent; fait pour étouffer jusqu'à la sensibilité même aux châtiments sur laquelle la société compte tant par la réformation des criminels, ou, tout au moins, par la diminution des crimes! Eh quoi! il vaudrait autant chercher à apprivoiser un crocodile en assénant sur son épiderme insensible des coups de bâton, que de vouloir réduire les passions d'un homme brutal par la force et la brutalité. Ce qu'un homme de cette trempe craint le moins, c'est ce qu'on appelle punition. A quelles cruautés ne s'habituera-t-il pas? Il s'endurcit bientôt le cœur comme roche contre toutes ces craintes de violence au moyen desquelles nous nous flattons de le gouverner. Le seul endroit tendre, dans ce cœur, est celui où jamais aucune main ne s'est posée, parce que l'insouciance humaine n'a pas eu de pitié. Et pourtant le point sensible est là, le point conservant encore un reste de la délicatesse et de la pureté de l'innocence. C'est par là qu'il faut que la pitié et l'amour pénètrent, pour que l'on puisse espérer de forcer ce cœur fermé et verrouillé à s'ouvrir à la lumière. La société doit lui apporter des sentiments d'intérêt et de sympathie. Notre classe criminelle et tout ce vaste cercle de population à demi-criminelle qui l'entoure, que sont-ils, sinon les ennemis naturels de la société, confirmés dans leur haine et leur mépris de l'ordre et du gouvernement par l'application de lois malheureuses et d'un mauvais système de prison; monde farouche qui fait gloire de déjouer cette organisation, et y voit une occasion de déployer des talents de ruse, tout en se procurant les seules excitations capables de le distraire des misères de son existence."

Il y a nécessité absolue, dans notre présent système, de régler la peine de l'emprisonnement, de telle sorte qu'elle n'augmente point la contagion du mal, par conséquent le nombre des crimes, mais qu'elle porte plutôt les libérés à réformer leur vie. Si nous atteignons ce but, la récompense sera bien grande. Au contraire, si faute d'une classification et d'une séparation convenables, nous laissons l'infection croître et s'étendre les vieux détenus instruire les jeunes, nous verrons bientôt des organisations hostiles à la société, formées dans les murs mêmes de nos institutions pénales, lancer de tous côtés leurs émissaires dressés comme des bêtes de proie, et personne ne sera plus en sûreté contre leurs vols et leurs dégâts. Il me paraît donc d'une extrême importance lorsqu'on complètera les installations de nos pénitenciers, de réserver, à chaque établissement, une aile pourvue de cellules suffisamment grandes, pour isoler pendant quelques mois les prisonniers nouvellement reçus, et pour séparer les récidivistes et les incorrigibles des criminels qui manifestent une certaine disposition à observer le règlement et à amender leur conduite et leurs mœurs.

La manufacture de nattes pour les maisons particulières, les édifices publics, églises, etc., avec de la fibre de brou de coco, pourrait être pratiquée avantageusement par les détenus en état d'isolement, comme cela se fait à Wakefield, Angleterre, et dans la prison de Richmond, à Dublin. Là un petit métier à tisser est installé dans chaque cellule, et le prisonnier, après avoir appris à le conduire, est tenu d'exécuter une certaine somme de travail par jour. On pourrait faire venir quelques instructeurs et un modèle du métier de l'une de ces deux prisons, et cette nouvelle industrie, à laquelle personne ne peut objecter, puisqu'il n'en existe pas de pareille dans le pays, fournirait un emploi utile aux détenus durant la période d'épreuve ou de discipline pénale, en même temps qu'elle donnerait un certain revenu au pénitencier. Il serait facile de faire les dispositions nécessaires pour appliquer avec succès ce système partie ld'isolement, si l'introduction en était autorisée.

Après avoir consulté M. le préfet Creighton, je suis plus que jamais convaincu que, tant que les détenus continueront de prendre leurs repas dans un réfectoire commun, on ferait bien, par mesure de prudence, de fournir le dîner aux gardes et gardiens, pour que toute la force de police se trouve présente, à l'heure du dîner, dans les pénitenciers, en cas d'urgence. La dépense qui en résulterait ne serait pas grande, tandis que la sécurité serait plus entière.

Au rapport des aumôniers, les collections de livres, dans les bibliothèques, sont très insuffisantes. Un grand nombre de ces livres ont été salis et gâtés par un usage continuel au point de ne pouvoir plus servir. Vu le grand bien moral produit par ces bibliothèques, je me permets de vous demander instamment d'inscrire un crédit plus ample dans le budget des pénitenciers pour les achats de livres : les sommes suivantes ne seraient pas, je crois, exorbitantes : pour Kingston, $500 ; Saint-Vincent, $400 ; Dorchester, $300 ; et pour le Manitoba et la Colombie-Britannique, chacun $200.

Les rapports des médecins sur la condition hygiénique et sanitaire des institutions, sont satisfaisants. Il ne s'est produit dans toute l'année aucun cas de maladie zymotique ou contagieuse.

Il est à propos que je mentionne ici, d'une manière générale, que, malgré d'assez fréquents délais, le département des travaux publics a pourvu aux besoins de notre service, en fait de réparations, d'améliorations et de constructions. On peut s'attendre à mieux encore, quand chaque préfet fournira, tous les ans, au département un mémoire détaillé des besoins que celui-ci peut être convenablement appelé à comprendre dans ses prévisions budgétaires.

J'ai à mentionner ici, et je le fais avec une satisfaction sincère, qu'il a été accordé des augmentations à certains employés, dans tous les pénitenciers, conformément au vœu que j'exprimais dans mon dernier rapport annuel.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

La diminution de la population criminelle de ce pénitencier, que j'ai constatée ailleurs, peut être rapportée à deux causes :

1° Les occasions d'avoir du travail et de bons salaires qui n'ont point manqué à ceux qui voulaient travailler.

2° La cessation des envois de prisonniers que faisaient auparavant les pénitenciers de Saint-Vincent et de Dorchester, à raison de leur encombrement. Les détenus qu'on avait ainsi reçus de ces institutions depuis quatre ou cinq ans, ont, pour la plupart, fait leur temps et n'ont pas été remplacés par d'autres de la même provenance.

Le temps arrive où, par des motifs d'humanité et de santé, autant que pour suivre, jusqu'à un certain point, l'esprit progressif du siècle, il sera nécessaire de jeter bas les anciennes ailes à cellules et d'y substituer d'autres installations d'une forme meilleure et plus moderne. Les cellules actuelles sont vraiment trop exiguës ; elles n'ont que 27 pouces de largeur .Les ailes nouvelles ne devraient en contenir chacune que quatre rangées, au lieu de cinq ; il faudrait réserver une aile pour y établir ces cellules plus spacieuses dont j'ai parlé, qui serviraient à séparer certaines classes de prisonniers. Cette amélioration importante ne serait pas très coûteuse, puisque le préfet aurait à sa disposition les bras, la pierre et la chaux nécessaires. Peut-être même qu'une grande quantité des matériaux de fer en œuvre dans les vieux bâtiments pourraient être utilisés. Comme il y a en ce moment une aile entière inoccupée, on peut se mettre à l'ouvrage de bonne heure le printemps prochain. Si le gouvernement y consent, il est opportun de prier le ministre des travaux publics de faire la demande d'un crédit spécial pour la confection des nouvelles ailes à cellules. Les cellules actuelles sont d'un système fort arriéré ; elles sont condamnées par quiconque a la moindre notion des choses ; et en les remplaçant par d'autres de dimensions convenables, on rendrait l'institution de Kingston plus digne de notre pays, et on la placerait au premier rang des pénitenciers de ce continent.

Les travaux pour combler et rendre praticables les vieilles carrières avancent, mais la tâche n'est pas encore près de finir. Le préfet applique profitablement tous les détenus que l'on peut employer en sûreté hors des murs, à l'amélioration et à la culture des terres de l'institution. Une palissade a été établie récemment autour du côté ouest de la ferme, ce qui complète le clôturage de tout l'immeuble.

Les six chaudières à vapeur sont installées dans leur nouveau local, et cette addition est un complément infiniment utile à tous les bâtiments *intra muros*. Ces chaudières actionneront les machines d'atelier et le moulin à moudre le grain, et fourniront la chaleur à la chambre de séchage, à la prison, etc.

Les serpentins destinés à chauffer les ailes et le corps principal de la prison, sont posés, et il reste à en opérer le raccordement avec les chaudières. On espère qu'avant la fin de l'hiver prochain, l'introduction du chauffage artificiel, depuis si longtemps désirée, sera accomplie.

Le moulin à blé fonctionne, et répond parfaitement à l'attente du préfet. Il donne une bonne qualité de grosse farine blanche et bise, et broie l'avoine destinés à la nourriture des chevaux. L'économie effectuée par son travail indemnisera bientôt sans doute des frais d'établissement. Il était impossible de mieux utiliser, dans les circonstances existantes, la partie du bâtiment qu'il occupe.

Le nombre de prisonniers à l'asile des criminels aliénés était de 29, lors de ma dernière visite. Ils sont bien traités; leurs vêtements sont suffisants et convenables, la nourriture bonne et saine. Les cellules sont spacieuses, propres et bien aérées; les corridors et la salle de jour, qui est grande, sont admirablement tenus.

Les cachots, placés sous le quartier des fous, sont grands et parfaitement chauffés et ventilés.

Les récoltes ont été belles; elles consistent en avoine, pois, foin et légumes de diverses sortes. On trouve les granges et les caves à serrer les racines d'une extrême commodité.

Il y a apparence qu'il sera pourvu avant peu à une autre nécessité, depuis longtemps sentie et que j'ai signalée souvent dans mes rapports annuels: je veux parler de l'éclairage au gaz des bâtiments du pénitencier.

J'ai appris avec plaisir que l'architecte-inspecteur, M. Bowes, avait fait les premières dispositions pour introduire ce mode d'éclairage. Cette amélioration, jointe au chauffage artificiel et à l'agrandissement des cellules, complètera l'appropriation de la maison au service pénitentiaire.

Il a é é fait au quai, l'hiver dernier, une utile addition de 110 pieds sur 30, d'une hauteur de 27 pieds. On a par ce prolongement un dock bien abrité. D'autres améliorations seront faites aux vieilles parties du quai, qui commencent à se détériorer sous l'action des vagues et des intempéries de l'air.

La prison des femmes a été régie, comme les années précédentes, avec économie et avec toute l'attention voulue à la discipline et à la réformation des prisonnières. Les cellules, le réfectoire, la chambre de travail, la cuisine, la buanderie, etc., sont tenus en parfait état de propreté. La conduite des femmes a été, paraît-il, irréprochable, et leur travail très satisfaisant. Le préfet se prépare à faire exécuter des changements nécessaires à la buanderie et à d'autres parties de ce quartier.

Le médecin constate, dans son rapport, que la santé des prisonniers n'a "jamais été si bonne." Point de cas de maladie épidémique ou contagieuse.

Le préfet, de son côté, se félicite de la conduite et de l'industrie des détenus.

Quelques employés sembleraient, peut-être par inadvertance, ne pas attacher toute l'importance convenable à leurs fonctions. Le préfet, cependant, les garde, moins à cause de leurs mérites personnels que par un motif de tolérance ou d'indulgence, ne voulant pas destituer sans raison grave des hommes qui ont passé plusieurs années dans le service. A leur insuffisance, ces subalternes joignent une disposition trop peu retenue à murmurer contre les règles de discipline qui ne cadrent pas avec leurs propres idées. Ont-ils quelque sujet de plainte, quelque grief, ils se gardent bien d'aller à l'autorité compétente demander une enquête ; ils iront plutôt faire entendre hors du pénitencier leurs doléances, en s'abandonnant à des critiques injustes et à des assertions imaginaires et coupables. Que ceci soit, pour ceux qui se comportent de la sorte sous l'uniforme de l'institution, un avertissement d'avoir à changer de procédé s'ils ne veulent subir les conséquences d'une conduite que rien n'excuse. Sauf ces quelques exceptions, les employés remplissent leurs devoirs d'une manière qui prouve qu'ils ont conscience des obligations contractées par eux sous la foi de leur serment d'office, qu'ils prennent intérêt à la discipline et ne sont pas indifférents à la bonne renommée de l'institution.

Il y a eu trois évasions dans l'année.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Le nouveau bâtiment, originairement destiné à servir de grand réfectoire, s'achève sous la direction du département des travaux publics.

Conformément à ma recommandation, approuvée par vous, les détenus prennent les repas dans les cellules. Cette innovation m'a paru opportune pour les raisons suivantes :—

1° Un grand nombre des infractions à la discipline consignées dans le registre des plaintes se produisaient au réfectoire.

2° Le mode des repas en cellule supprime des occasions d'émeute.

3° Le changement permet de convertir le nouveau bâtiment en ateliers de travail, et fort à propos, car les anciens ateliers sont devenus tout à fait insuffisants. L'essai du mode des repas en cellule a bien réussi jusqu'à présent, et on a lieu de croire que l'expérimentation continuera d'être aussi heureuse. On peut améliorer beaucoup les choses, en suivant les instructions que j'ai trouvé nécessaire de donner à ma dernière visite. Il est donc à propos d'adopter permanemment ce système, et de décider à

quel usage on emploiera le bâtiment neuf. Une seconde aile, achevée dans le cours de l'année, est maintenant occupée par les détenus. Il reste environ quarante prisonniers dans les cellules de la vieille aile.

Les excavations pour le grand égoût, qui se font sous le contrôle du département des travaux publics, sont presque terminés à l'extérieur des murs. Pendant l'hiver, il est à croire qu'une troupe considérable de prisonniers continuera le canal dans la cour intérieure. Il ne doit y avoir, en effet, aucune difficulté à fournir à l'architecte les bras dont il peut avoir besoin pour cette opération. La carrière, que le gouvernement a achetée pour la faire exploiter par les prisonniers eux-mêmes, est exploitée à présent par un entrepreneur, le préfet ayant fait difficulté d'y employer des détenus. Il en résulte que ceux qui allaient à la carrière, ainsi que leurs gardiens, peuvent être appliqués au travail d'excavation dont je parle, comme aussi plusieurs prisonniers qui s'occupaient à la ferme pendant la saison des travaux agricoles. Il est très important de finir cette canalisation le plus tôt possible, parce que le département des travaux publics ne peut, avant qu'elle soit faite, commencer la rotonde et la dernière aile. Déjà, à l'égard du nombre de travailleurs que l'architecte demandait pour l'excavation extérieure, il y a eu des délais, dus peut-être à un malentendu de part et d'autre. Il est à espérer que personne n'apportera plus aucun obstacle à l'exécution des travaux importants commencés par le gouvernement et qui doivent être préférés à tous ceux qui ne sont point de la plus urgente nécessité.

Les constructions ont pris des proportions si étendues qu'il est devenu indispensable d'agrandir la cour de la prison. Cet agrandissement peut se faire soit en allongeant le préau, ce qui lui donnerait une longeur disproportionnée, soit en achetant la propriété Germain voisine du pénitencier. MM. Taché et Miall, dans leur rapport de 1879, recommandaient très fortement au Ministre de la justice de faire l'acquisition de cet immeuble, au prix de $8,000. La succession Germain offre de céder la ferme seule, contenant environ soixante et dix arpents, moyennant $6,000, au cas où l'on ne voudrait pas de la maison dite du collège et de ses dépendances. A part le moyen d'élargir la cour et le droit d'abattre un petit bois propre à cacher la fuite des détenus qui s'évadent, l'acquisition de ce terrain ne serait pas fort avantageuse, le sol étant pierreux, peu fertile et appauvri. Renseignements pris, j'ai constaté que les terres alentour, de même qualité, sont évaluées à un prix plutôt plus élevé que celui qu'on demande de la ferme Germain.

La discipline générale est encore susceptible d'amélioration, si le principal officier exécutif exerce sur les détails de l'administration une surveillance personnelle plus directe et plus attentive. Il ne saurait apporter trop de soin au choix d'aides aptes et convenables pour le service pénitencier Il faudrait aussi retrancher du personnel les incapables ou les négligents, s'il y en a. Il m'est arrivé souvent, particulièrement à ce pénitencier, d'entendre en témoignage des gardes qui déployaient une ignorance de

leurs devoirs et des règles aussi étonnante que déplorable. Jamais on n'aurait dû avoir de pareils employés ou, après avoir reconnu leur ineptie, on aurait dû les congédier dès la première semaine. Il est juste que j'ajoute que la présente administration n'est pas plus responsable de ces choses que celles qui l'ont précédée. Mais, assurément, il est bien à désirer que l'on se procure, à l'occasion, un meilleur choix d'hommes sous le rapport de l'intelligence, de l'instruction, du courage physique et de l'aptitude générale.

Il y a eu, pendant l'année, vingt tentatives d'évasion, cinq desquelles ont réussi. J'ai fait des enquêtes sur ces événements, avec beaucoup de soin; elles ont montré qu'il y avait toujours eu manque de vigilance ou de zèle de la part des hommes de service; et vous en avez, monsieur le ministre, été convaincu puisque vous avez cru devoir approuver les réprimandes et autres punitions infligées aux coupables. Du reste, sans avoir une connaissance entière et pratique de la manière dont le personnel doit faire son devoir, connaissance qui ne s'acquiert que par l'étude et l'expérience, il n'est guère possible de se rendre compte des défauts et des insuffisances du service, et, par conséquent, de les signaler pour qu'on y mette ordre ou qu'on y remédie. Se mettre au fait des détails d'une régie aussi considérable, aussi compliquée que celle d'un pénitencier, n'est pas chose facile. Même un homme de talents administratifs plus qu'ordinaires, mais encore sans expérience du régime pénitentiaire et de la direction du personnel, a besoin, pour se rendre familières les règles qui déterminent ses propres devoirs et en comprendre l'application pratique, d'y apporter une attention diligente et soutenue. C'est surtout de cette attention, ainsi que de son soin à exécuter exactement et fidèlement les instructions de l'autorité constituée au-dessus de lui, que dépend le succès de son administration.

Dans le cours de l'année, sept détenus ont subi des châtiments corporels: cinq ont reçu chacun trente-six coups de fouet; un autre trente-neuf coups; un autre onze coups. Sur les sept, cinq ont été punis de la sorte pour tentative d'évasion, infraction qui, sous la loi actuelle, doit être jugée par une cour compétente. Le nombre total de coups de fouet appliqués à ces condamnés, excède celui des coups infligés dans le reste des pénitenciers ensemble. Je ne mets pas en question la justice ou la nécessité du châtiment. Je constate seulement la fréquence à ce pénitencier d'une punition à laquelle on n'a recours dans les autres que dans les cas les plus extrêmes. L'erreur commise en faisant ainsi fouetter des prisonniers qui eussent dû être d'abord mis en jugement devant une cour criminelle pour leur infraction, a augmenté, d'une manière anormale, le nombre des détenus ayant subi une peine corporelle. Comme je le recommandais dans un précédent rapport, les préfets des pénitenciers devraient être tenus d'envoyer à l'inspecteur, pour votre information, un procès-verbal du crime et des témoignages dans chaque cas d'application de la peine du fouet. En Angleterre, avant d'infliger ce châtiment, on adresse un rapport au

Secrétaire d'Etat, lequel commet un fonctionnaire pour faire une enquête spéciale sur la nature de l'infraction commise par le détenu, et on inflige ou non la punition corporelle, selon le résultat de l'instruction. Le moins qui puisse être exigé ici est ce que j'indique.

Le médecin déclare que la santé des prisonniers a été très satisfaisante.

Il devient nécessaire d'avoir un bâtiment isolé, avec installations convenables pour l'hôpital. Les avantages d'une infirmerie spacieuse, et de chambres placées à l'étage supérieur, où se tiendraient les malades atteints d'affections contagieuses, seraient beaucoup plus grands à Saint-Vincent qu'aux autres pénitenciers, à l'exception de Kingston. Toutefois, aucun inconvénient grave n'est à craindre jusqu'à ce que le département des travaux publics soit en mesure de construire un hôpital permanent.

L'avant-corps de la prison a besoin de réparations et de certains changements, que le département des travaux publics va faire exécuter en temps opportun.

DORCHESTER.

On a repris les travaux à l'aile nouvelle, interrompus pendant quelque temps parce que les entrepreneurs se trouvaient hors d'état de les continuer. On a grand besoin de cette aile, les aménagements cellulaires actuels étant insuffisants. Il faut établir des lits, dans les corridors, pour plusieurs prisonniers qui n'ont pas de cellules.

Les machines reçues de Saint-Jean ne sont pas encore en état de service. Le retard apporté à leur remontage vient de ce que l'ingénieur-mécanicien a été si occupé aux travaux relatifs au chauffage des édifices, à l'aqueduc, à la confection des ouvrages de fer pour l'aile neuve, etc., que le temps lui a manqué. On a prié le département des travaux publics d'envoyer un machiniste expérimenté examiner ce qui a été fait, et décider quelle aide du dehors est nécessaire au mécanicien pour mettre cet outillage en place et en état de fonctionner. Faute de cet appoint de travail, les détenus n'ont pu être utilement employés : de là perte et inconvénient. La plupart ont été, l'hiver dernier, sans aucune occupation, dans une entière oisivité. Je crains que la même chose n'arrive l'hiver prochain. On aurait pu exploiter l'industrie de la confection des balais dès l'ouverture du pénitencier, car elle ne nécessite point un outillage propre, comme la fabrication des tinettes que le préfet a l'intention d'entreprendre ; on a tous les outils qu'il faut.

Le bâtiment des chaudières, que les entrepreneurs avaient abandonné, est presque fini. La maçonnerie de briques intérieure a été évidemment mal faite. Elle n'est pas d'aplomb et se serait affaissée, si le commis des travaux, M. Turnbull, ne l'avait soutenue par des contre-forts et des étançons. La cheminée aussi, qui aura cent pieds de haut, menace ruine. Il serait extrêmement dangereux de la continuer sur

une base pareille. Le département des travaux publics en a été informé, et on peut être certain qu'il va remédier à ces défauts.

Le conduit établi entre le bâtiment des chaudières à vapeur et le sous-sol de la prison, pour la tuyauterie de chauffage et de fourniture d'eau, et qui a été faite sous la direction de M. Turnbull et d'après ses plans, est un ouvrage solide, d'une excellente exécution.

On a construit une grande cave à serrer les racines et une belle grange au-dessus, qu'on a trouvées très utiles l'hiver dernier.

L'hôpital, maintenant, est chauffé convenablement au moyen d'un calorifère Robb ; mais il faudrait en revêtir de pierre les murs, pour donner au bâtiment la solidité voulue et le garantir contre le mauvais temps.

Comme le réfectoire provisoire est à peu près encombré, que les mesures ne sont pas encore prises pour en avoir un autre, et que l'expérimentation faite à Saint-Vincent-de-Paul est satisfaisante, je crois qu'il est bon de faire manger les prisonniers dans leurs cellules.

Le préfet a acheté, l'automne dernier, des brebis de bonne race, qui lui ont donné de beaux agneaux. On a échangé leur laine contre du fil, et l'on a fait tricoter des bas pour les prisonniers, de sorte qu'il n'a pas été nécessaire d'en acheter.

Le nouveau réservoir, destiné à contenir 200,000 gallons d'eau, se construit en ce moment par adjudication. Il me semble qu'on a eu tort de ne pas le faire en pierre, comme je proposais, au lieu de le faire en bois, puisque le crédit ouvert était suffisant pour se procurer les meilleurs matériaux. Ce réservoir devrait être confectionné de manière à durer longtemps.

Un grand espace couvert de bois a été défriché et entouré de clôture; il forme un bon pâturage pour les moutons. L'élevage des moutons, je crois, présente des risques, et le préfet ferait sagement de calculer les chances de succès avant de s'engager davantage dans cette entreprise.

La récolte, consistant en avoine, orge, pommes de terre, navets, carottes et panais, avait belle apparence et promettait d'être abondante.

Il n'y a qu'une chapelle, qui sert tour à tour aux protestants et aux catholiques. Il conviendrait d'en avoir d'eux, pour que l'exercice du culte divin puisse avoir lieu conformément au règlement pénitentiaire.

Il me fait peine de vous apprendre que j'ai trouvé ici, parmi les prisonniers, douze jeunes gens, dont quelques-uns sont des enfants: trois âgés de 16 ans; cinq de 15 ans ; un de 14 ans; un de 12 ; et un de 9 ans. Sept appartiennent à la province du Nouveau-Brunswick, dix à la Nouvelle-Ecosse, et trois à l'Ile du Prince-Edouard.

Leurs condamnations varient de deux à six ans. Nul doute que les juges n'aient vivement regretté d'avoir à envoyer ces criminels enfantins à une maison de forçats, au milieu de récidivistes et d'incorrigibles. Que les hommes publics des provinces maritimes ne puissent-ils visiter le pénitencier! Au triste et émouvant spectacle présenté par ces jeunes prisonniers dans leur terrible entourage, ils seraient bientôt convaincus qu'il est urgent que leurs gouvernements fassent, soit ensemble ou séparément, un effort décisif pour établir une institution de réforme destinée aux jeunes détenus. Si cette création leur semblait prématurée ou trop coûteuse, peut-être auraient-ils, du moins, l'idée d'allouer, dans chaque province, une suffisante somme d'argent, pour permettre de placer leurs jeunes prisonniers à Pénétanguishine, ou à l'école réformatoire de Montréal, selon qu'ils seraient protestants au catholiques. J'affirme que l'on ne rencontrerait pas ailleurs, dans le monde civilisé, une chose pareille à celle que je signale, une promiscuité si peu conforme à l'esprit de progrès dont notre temps s'honore, si opposée aux principes de la charité chrétienne et à ces mouvements naturels même à l'âme que n'éclairent pas les enseignements de la révélation ou de la morale. Si, il y a sept ans, je n'avais pas vu la même scène révoltante dans une prison de certaine province du golfe, où les voix aiguës de petits garçons de 8 à 12 ans, se mêlant aux voix grosses et rauques de vieillards blanchis dans le vice et le crime, lançaient l'obscénité et le blasphème, je condamnerais peut-être, avec moins d'assurance et de force, ce que je considère à présent comme l'anomalie la plus honteuse pour les populations, pour les provinces qui la laissent subsister. S'il m'est permis, afin d'effacer à jamais cette hideuse tache sur notre écusson national, d'en proposer ici le moyen, je demande instamment que l'on cède soit l'ancien pénitencier de Saint-Jean, N.-B., ou celui d'Halifax, à la charge de le convertir en école réformatoire pour les jeunes détenus des provinces maritimes. Il faut se hâter d'écarter, avant que la brillante renommée du Canada en souffre trop, le blâme que le public doit attacher au traitement des jeunes détenus de Dorchester. Il est certain que les juges les ont condamnés au pénitencier pour les sauver de la contagion morale des prisons communes, la pire, la plus infâme de toutes; mais n'est-ce pas une chose déplorable que ces ministres de la loi n'aient pas d'autre alternative. La presse des provinces maritimes ayant elle-même indiqué ces faits à l'attention publique, j'ai eu moins d'hésitation à en dire ici quelques mots, quoique la matière fût délicate à traiter.

Au rapport du médecin, les conditions hygiéniques sont très satisfaisantes, et la santé générale a été bonne; il est vrai que le percentage de la mortalité a excédé celui des années précédentes; mais ceux qui sont morts avaient déjà, à leur arrivée, une santé profondément altérée. Le médecin constate que cette détérioration physique se retrouve chez un grand nombre de prisonniers reçus depuis deux ans, et qu'il y a deux fois plus d'hommes de couleur atteints d'affections organiques que de blancs.

L'aumônier protestant a quatre-vingt-cinq hommes et une femme sous sa direction spirituelle. Comme le médecin, il appelle l'attention sur le nombre "d'enfants"

qu'on a envoyés à ce pénitencier. Il rapporte que les services religieux se font régulièrement et que le coadjuteur de l'évêque de Frédéricton est venu visiter les prisonniers.

L'aumônier catholique a célébré, tous les dimanches, l'office divin. Les prisonniers avaient une attitude respectueuse, montraient de la piété, étaient attentifs aux instructions. Un bon chœur a été organisé. L'évêque Sweeney est venu à la prison et a fait une exhortation aux détenus.

L'école est très ponctuellement suivie ; la conduite et le progrès des élèves sont satisfaisants.

Les livres des bibliothèques sont en assez mauvais état par l'usage qu'on en fait.

La matrone déclare qu'il n'y a eu guère ou point de changement dans son quartier. Les occupations ont été les mêmes que l'an passé : soins et travaux d'intérieur de la prison, raccommodage des vêtements des hommes et filage de la laine. Il y aurait une amélioration à introduire, celle des cellules séparées ; mais il faut pourvoir auparavant aux autres besoins plus pressants.

La conduite des détenus et leur application au travail, tant qu'on a pu les employer, ont été excellentes.

Il n'y pas eu de punition corporelle durant l'année.

Quatre prisonniers ont tenté de s'évader ; trois ont été repris immédiatement, et le quatrième, Charles Perry, a été tué d'un coup de feu dans le bois, le 23 octobre 1882.

On travaille à réparer un peu la lourde bévue que l'agent des Travaux publics a commise en construisant les maisons du personnel sur le mauvais côté du chemin. Le préfet en fait terrasser le pied, pour empêcher qu'elles ne tombent, et en même temps les rendre plus chaudes et plus habitables.

MANITOBA.

J'ai trouvé la prison de la Montagne-de-Pierre encombrée en juin dernier. A mon arrivée, j'allai en visiter l'aile, vers minuit, afin de voir comment y étaient placés les prisonniers qui n'avaient pas de cellules. En entrant dans le dortoir, j'aperçus de chaque côté du corridor, à l'entour des cellules, dix prisonniers qui dormaient sur des matelas étendus çà et là sur la pierre ; et dans le *basement* j'en comptai trois autres couchés comme ceux-là. Il est très incommode pour le préfet et son monde d'avoir tant de détenus hors des cellules, la nuit. Cela n'est pas sans danger d'ailleurs, puisque ces derniers pourraient concerter une attaque sur les gardes de nuit et l'exécuter. Jusqu'ici cependant on a empêché ces complots, je crois, par les précautions prises et par une discipline rigoureuse. Mais l'occasion est

si tentante, qu'il ne serait point surprenant que quelques-uns eussent, tôt ou tard, l'idée d'en profiter. Il y a donc raison de craindre que l'encombrement actuel de la prison n'ait de fâcheuses conséquences. Les cellules, comme je l'ai dit dans de précédents rapports, ne sont nullement sûres, à cause de la mauvaise qualité des serrures et des jambages de briques. L'agent du département des travaux publics a eu ordre d'y pourvoir. Quoique ce département eût promis depuis plusieurs mois, déjà, des cadres de porte en fer, son agent n'avait encore reçu aucun avis, à l'époque de ma tournée, en juin dernier. L'égoût est resté dans son état défectueux, et il produit des exhalaisons malsaines, lorsque le vent souffle du nord. J'en ai parlé à l'agent des Travaux publics, qui m'a répondu qu'il n'avait pas eu d'instructions à ce sujet. Il est d'opinion qu'aucune amélioration permanente n'est possible tant qu'on n'aura pas établi un canal au côté est de l'édifice.

Le préfet recommande le rétablissement du mess, dont la dépense serait supportée partie par le personnel lui-même, partie par le gouvernement. Vu le peu de sûreté du local, la nécessité d'avoir là tout le monde aux heures où les prisonniers ne sont pas enfermés à clef, est évident.

Il déplore la fréquence des changements dans son personnel, parce qu'elle nuit à la discipline : onze employés inférieurs ont quitté le service pendant l'année. Les jeunes gens capables d'être gardes au pénitencier, trouvent de plus grands avantages à remplir d'autres emplois. Aussi le préfet pense qu'il faut offrir aujourd'hui de meilleurs salaires pour recruter de bons aides.

Le sous-chef du ministère de la justice, qui m'accompagnait dans ma dernière visite d'inspection à ce pénitencier, ayant été convaincu par le préfet de l'importance de plusieurs réparations ou améliorations à faire, en écrivit aussitôt au ministère des travaux publics, qui a satisfait en partie à ses demandes ; pour le reste, par une raison inexpliquée, les choses demeurent *in statu quo.*

Les détails d'un complot que certains détenus avaient formé pour s'évader le 8 décembre dernier, sont relatés dans le rapport du préfet. En considérant bien toutes les circonstances, je ne vois pas comment le préfet eût pu agir autrement qu'il n'a fait. Dans la perplexité et l'embarras où il était, à cause du caractère de l'avis qu'il avait reçu, il n'avait pas d'autre parti à prendre que d'attendre les événements, qui feraient voir si le complot était réel ou imaginaire. Le préfet et les officiers que son rapport mentionne, ont agi, dans cette conjoncture difficile, avec un courage et une sagesse dignes d'éloge.

La fourniture d'eau est toujours insuffisante. Il est à espérer que le département des travaux publics y remédiera.

Il peut être intéressant d'avoir le détail des travaux exécutés par les détenus pour les besoins du pénitencier et pour l'amélioration de l'immeuble. Que l'on se rappelle

qu'en 1876, lorsque l'établissement fut transféré au ministère de la justice par le ministère des travaux publics, il n'y avait pas d'autres bâtiments sur la réserve que la prison et une vieille étable de bois. Depuis le printemps de 1879, malgré bien des difficultés et des motifs de découragement, le préfet a entouré la prison des constructions suivantes, faites par les prisonniers eux-mêmes :—

Trois cottages doubles en pierre, à un étage et demi, servant d'habitations à six officiers avec leurs familles ; un cottage en troncs d'arbres, d'un étage et demi, avec fondations de pierre, habité par le gardien-chef ; une étable de pierre avec grenier et chambre à serrer les harnais ; une porcherie de pierre, de bonnes dimensions ; un puits à pompe, en pierre ; un mur de clôture en pierres sèches autour de la cour de la ferme ; un abattoir en bois ; une grande glacière en pierre ; une maison d'école en troncs d'arbres, fort commode ; cinq puits, forés dans le roc, pour l'usage des dépendances, représentant en totalité 497 pieds courants ; un bâtiment en pierre servant de forge et de boutique pour les peintres ; un cottage double, en pierre ; un bâtiment en pierre, à serrer les racines, avec toit de cèdre ; une remise en bois pour les voitures et les instruments aratoires ; quatorze tambours pour les maisons d'employés ; un parc à moutons ; un fourneau à chaux de la contenance de 700 boisseaux ; un hangar pour les ustensiles de jardinage, et un cottage en troncs d'arbres, en cours de construction. De plus, soixante-dix acres de terre, en trois lots, ont été entourés d'une clôture en fil de fer barbelé.

Le sous-chef du ministère de la justice, lors de son passage à la Montagne-de-Pierre, a recommandé la confection de quatorze cellules provisoires en bois de chêne pour les détenus dont j'ai parlé.

Il y a ici onze sauvages Sioux emprisonnés pour vols de chevaux commis au-delà de la frontière. D'après l'avis du préfet, un forgeron leur enseigne son métier ; cela leur sera très utile lorsqu'ils s'en retourneront dans leurs tribus à l'expiration de leur peine.

J'ai trouvé la discipline parfaite. La conduite des détenus au travail et ailleurs avait toujours été satisfaisante.

La santé générale a été bonne. Le médecin insiste sur la nécessité de construire un hôpital ; ce que le ministère des travaux publics va faire aussitôt que possible. La canalisation et la ventilation sont, dit-il, très défectueuses. Le nombre des aliénés augmente. Le gouvernement provincial se propose de bâtir un asile pour les fous, le printemps prochain. Jusqu'à ce que cet édifice soit prêt, il n'y a point d'apparence que l'on retire du pénitencier ceux qui s'y trouvent actuellement et qui y causent de grands inconvénients.

L'aumônier protestant marque beaucoup de satisfaction dans son rapport. Les offices se font convenablement, et les prisonniers n'ont aucun sujet de s'en plaindre, non plus que de la manière dont ils sont traités.

L'aumônier catholique loue la conduite des détenus, et leur disposition à remplir leurs devoirs religieux. Il se félicite aussi beaucoup des procédés du personnel à son égard, et spécialement de la courtoisie du préfet et du comptable.

Le Ministre des travaux publics a l'intention d'ordonner la construction d'une nouvelle aile et autres bâtiments nécessaires: chapelles, ateliers, hôpital, etc., le printemps prochain. Il serait bon de commencer, en même temps, le mur d'enceinte; tant qu'il n'y aura pas une clôture convenable, le préfet et ses aides seront dans l'inquiétude et toutes sortes d'embarras.

Dans mon dernier rapport annuel, j'ai parlé brièvement de la situation financière de ce pénitencier, et je crains d'avoir alors, quoique involontairement, commis une injustice envers le préfet. J'avais en vue les dépenses comparatives de cette institution et du pénitencier de la Colombie-Britannique, les deux établissements étant à peu près sur le même pied. Comme la dépense d'ici excédait celle de la Colombie-Britannique de plus de $3,000, il me sembla qu'il devait y avoir eu quelque extravagance, et c'est dans cette idée que j'ai dit "qu'en employant tous ses efforts, le préfet devrait être capable de présenter un bilan plus favorable." En faisant cette observation, je ne tenais pas compte d'une dépense qui s'est faite tous les ans depuis l'ouverture du pénitencier à l'ancien Fort de Pierre en 1871, et qui avait été autorisée dans le temps; il s'agit d'un article d'environ $3,600 pour fourniture de bois de chauffage et de pétrole au personnel, dépense qui n'a pas lieu au pénitencier de la Colombie-Britannique. Cela explique l'excédant que je signalais, et justifie, en ce qui le regarde, l'administration de M. le préfet Bedson de toute accusation, de tout soupçon d'extravagance. Je devais cette rectification au préfet, et je regrette une erreur à laquelle il pouvait avec raison se montrer sensible.

Par l'avis du sous-chef du ministère de la justice, on va faire des arrangements avec le chemin de fer canadien du Pacifique pour avoir la provision nécessaire de charbon de terre à un prix fort réduit.

Une punition corporelle—un seul coup de fouet—a été infligée à un sauvage en manière d'avertissement.

Il y a eu, pendant l'année, trois tentatives d'évasion; un prisonnier a réussi à s'échapper. Si l'on considère combien les cellules sont peu sûres, et qu'il n'y a point de mur d'enceinte autour du pénitencier, il faut reconnaître que le personnel apporte, dans l'exécution de ses devoirs, une grande et heureuse vigilance.

Comme le préfet, je demande que l'agent du ministère des travaux publics à Winnipeg ait plus de pouvoir d'initiative, plus de latitude, en tout ce qui concerne les réparations et les améliorations qui sont nécessaires à ce pénitencier. Il résulte souvent de graves inconvénients, et même des dangers, de tant de délais inévitables

aujourd'hui, puisqu'il ne peut rien commencer, rien exécuter, quand il y aurait urgence, sans une autorisation préalable venue d'Ottawa.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N'ayant point visité le pénitencier de la Colombie-Britannique depuis qu'il a été ouvert (en octobre 1878), je ne puis en parler avec connaissance de cause. Je me borne donc à vous soumettre les rapports du préfet et des autres officiers : ce sont là tous les renseignements que je possède sur les opérations de cet établissement.

Trois sauvages ont tenté de se sauver pendant l'année ; un s'est échappé, les deux autres ont été repris le jour même de leur évasion. Trois détenus ont été fouettés, un deux fois, pour fait de conduite que le préfet qualifie de détestable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers du Canada.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
DIVISION DES PÉNITENCIERS,
OTTAWA, 31 décembre 1883.

OTTAWA, 7 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser l'état ci-dessous de la valeur des édifices, du matériel d'exploitation, etc., des pénitenciers, à la date du 30 juin 1883 :—

	$ cts.	$ cts.
Kingston.		
Edifices de la prison, machines et chaudières à vapeur, appareils de chauffage à vapeur et à eau chaude, pompes à vapeur, réservoirs, tuyaux à eau, quais, etc.	1,100,000 00	
Maison du préfet et dépendances	25,000 00	
Moulin à farine et installations	2,800 00	
Département du garde-magasin	5,994 00	
do du commis des travaux	3,664 00	
do de l'économe	10,193 00	
do des charpentiers et menuisiers	1,200 00	
do des forgerons	1.800 00	
do des tailleurs	5,031 00	
do des boulangers	514 00	
Bibliothèques	1.600 00	
Cuisine	1,400 00	
Dépôt d'armes	1,100 00	
Ferme et bâtiments	41,500 00	
Etables	2,350 00	
Tramway et wagons	7,000 00	
Outillage, etc	2,050 00	
Mobiliers—bureaux, chapelles, réfectoire	1,500 00	
		1,214,696 00
Saint-Vincent-de-Paul.		
Edifices de la prison, etc	405,503 00	
Département du garde-magasin	1,483 38	
do de l'économe	20,153 15	
do des tailleurs	2,105 12	
do des ferblantiers	290 31	
do des cordonniers	434 13	
do des boulangers	704 04	
do des forgerons	3,024 04	
do des charpentiers et menuisiers	1,698 50	
do des mécaniciens	1,516 01	
do des tailleurs de pierre	4,308 57	
Dépôt d'armes	2,058 06	
Bibliothèques	360 15	
Chapelle catholique	2,392 10	
do protestante	282 60	
Briqueterie	1,270 15	
Infirmerie	690 87	
Ecole	185 55	
Ferme et étables	5,906 30	
Mobilier de bureau	1,046 47	
		455,412 46
Dorchester.		
Edifices de la prison, etc	326,085 81	
Département du garde-magasin	3,080 72	
do de l'économe	1,094 47	
do des cordonniers	402 92	
do des charpentiers	764 56	
do des forgerons	54 36	
do des tailleurs	357 74	
do des maçons	52 00	
do des mécaniciens	3,705 15	
Infirmerie	291 32	
Chapelles	413 50	
Bibliothèques	316 80	
Dépôt d'armes	580 75	
Ferme et matériel d'exploitation	3,150 49	
Etables	552 86	
Mobilier de bureau	151 93	
		341,155 38
A reporter		2,011,263 84

	$ cts.	$ cts.
Manitoba.		
Report		2,011,263 84
Edifices de la prison	169,377 85	
Département du garde-magasin	1,420 82	
" de l'économe	2,991 17	
" des charpentiers	315 75	
" des tailleurs	205 28	
" des cordonniers	336 34	
" des forgerons	308 39	
" des boulangers	236 82	
Bibliothèque	104 50	
Chapelle protestante	198 60	
" catholique	266 50	
Ecole	130 55	
Chambre de la pompe	1,913 05	
Dépôt d'armes	1,092 75	
Cuisine	407 65	
Infirmerie et office du chirurgien	375 00	
Outils de maçon et de carrier	88 80	
Ferme, matériel, etc	4 218 70	
Mobilier, etc., quartier des officiers	1,110 00	
		185,098 52
Colombie-Britannique.		
Edifices de la prison	162,635 41	
Département du garde-magasin	3,886 43	
" de l'économe	2,726 50	
" des forgerons	344 25	
Chapelle catholique	538 50	
" protestante	154 75	
Infirmerie	410 00	
Cuisine	245 00	
Dépôt d'armes	450 50	
Département des charpentiers et menuisiers	298 25	
Ferme	3,786 60	
Mobilier de bureau	575 75	
Mobilier, quartier des officiers	357 00	
		176,408 94
		2,372,771 20
RÉCAPITULATION.		
Pénitencier de Kingston	1,214,696 00	
" de Saint-Vincent de Paul	455,412 46	
" de Dorchester	341,155 28	
" du Manitoba	185,098 52	
" de la Colombie-Britannique	176,408 94	
		2,372,771 30

Les estimations pour l'année financière qui expirera le 30 juin 1885, sont en cours de préparation et paraîtront au budget que l'honorable ministre des finances soumettra au parlement à la prochaine session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. L. FOSTER,

Comptable des pénitenciers.

JAS. G. MOYLAN, écr.,

Inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1883.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon treizième rapport annuel, avec les états ordinaires, pour l'exercice qui a pris fin le 30 juin 1883.

Le vote du parlement pour les dépenses de ce pénitencier pendant l'année qui vient de finir, était de $120,949.77. Sur cette somme il a été dépensé $102,489.87, de sorte que le gouvernement a entre ses mains une balance de $18,459.90. La principale raison pour laquelle cette dernière somme n'a pas été dépensée est la décroissance de notre population criminelle. Le nombre moyen des détenus pendant l'exercice précédent avait été de 642; l'année dernière, la moyenne n'a pas dépassé 563.

Le revenu en argent provenant du travail des détenus, etc., versé au département du receveur général pendant l'année, a été de $19,457.54.

Le 30 juin 1882, il restait dans le pénitencier de Kingston, 577 hommes et 23 femmes.

Reçus depuis cette date: des prisons communes, 125 hommes et 4 femmes; d'autres pénitenciers, 4 hommes et 3 femmes; soit, dans le cours de l'exercice, 129 hommes et 7 femmes. Ce qui, ajouté au nombre de prisonniers que nous avions au 30 juin, porte pour l'exercice le nombre de détenus à 706 hommes et 30 femmes : total 736.

Sortis dans le cours de l'exercice: par expiration de la peine, 150 hommes et 8 femmes; par suite de pardon, 30 hommes; par suicide, 1 homme; par décès, 10 hommes; par évasion, 3 hommes, total 194 hommes et 8 femmes. La population de la prison était donc au 30 juin 1883 de 512 hommes et 22 femmes: total 534, soit 66 détenus de moins qu'au commencement de l'année.

La moyenne quotidienne de la population criminelle pendant l'exercice a été de 563, et le coût par tête comme il suit:

Personnel, $76.67½; rations, $53.26½; costume, $10.93½; effets d'habillement de sortie et allocations de frais de route aux libérés, etc., $8.56½; chauffage, $10.59½; éclairage, $2.21; couchage, 5½ cents; divers $1.74¼; entretien des bâtiments, $7.34. Total par détenu, $171.35¼. Le revenu en argent remis au receveur général pendant l'année représente, si on le répartit sur la population de la prison, $34.56 par détenu. Cette somme déduite de celle de $171.35½ laisse comme dépense réelle d'entretien par détenu $136.80.

Je dois ajouter que le revenu en argent aurait été de $2,000 plus élevé, sans la déduction faite sur le compte de M. L.-B. Spencer, pour des travaux de détenus en rapport avec la fourniture de tuyaux à eaux et à vapeur au département des travaux publics.

Pour les autres pénitenciers, le département des travaux publics fait fabriquer au dehors ces articles, de même que les machines et chaudières à vapeur, etc., mais ici nous avons à peu près toute la main-d'œuvre nécessaire pour exécuter ces ouvrages; nous fournissons de plus le matériel pour les gros tuyaux en fonte à eau et à vapeur.

Dans d'autres pays, la question du travail des prisonniers a été le sujet de bien des controverses, mais en Canada nous n'avons pas à nous préoccuper des résultats de ce travail. A l'exception de celui-ci, nos pénitenciers sont nouveaux et de petites dimensions, et pendant longtemps encore, toute la main d'œuvre dont ils pourront disposer devra être consacrée à leur agrandissement et à leur amélioration. Même au pénitencier de Kingston, le travail des prisonniers est dirigé de manière à ne point faire concurrence au travail libre du dehors. La fabrique de serrures de portes de

M. Spencer est la seule de cette espèce en Canada : il ne peut donc faire concurrence qu'aux fabricants étrangers.

Il y avait profit aussi à employer aux travaux de la ferme et à des travaux d'amélioration sur les dépendances de l'établissement tous les prisonniers que je puis avec confiance utiliser hors des murs. Lorsque l'occasion s'en présentera, j'espère que les cellules actuelles, très petites, construites depuis quarante ans (elles n'ont que 28 pouces de largeur 6 pds. de haut et 8 de long), seront remplacées par des cellules beaucoup plus grandes, et répondant aux dictées de l'humanité. Notre population criminelle étant diminuée, ce changement peut facilement s'accomplir, vu que nous avons toujours une aile de vacante. Cette aile entièrement démolie serait remplacée par une nouvelle à larges cellules, et ainsi successivement pour les autres parties cellulaires jusqu'à la transformation complète des dortoirs en appartements propres à recevoir des êtres humains, ce que ne sont pas les cellules actuelles. Et pourtant les prisonniers ont à y passer une grosse moitié de leur temps.

J'espère qu'on donnera suite sous un bref délai à la recommandation que j'ai faite d'acheter pour la valeur de $3,000 à $4,000 de machines et métiers destinés à fabriquer les couvertures de laine, les draps du costume pénal, les flanelles à chemises et à caleçons, et les fils de laine à chaussettes nécessaires pour tous nos pénitenciers. Nous avons d'excellents locaux pour l'installation de ce genre de machines et un excédant de force de vapeur suffisant pour les mettre en marche.

Pendant l'hiver dernier, le quai qui borde la rive sur le côté sud du pénitencier a été prolongé de 100 x 30 pieds dans 27 pieds d'eau ; il forme maintenant une belle et bonne protection contre les grosses vagues que soulèvent les bourrasques de septembre et qui entraînaient auparavant en grande partie le remplissage opéré au cours de la saison d'été.

On procède à poser des tuyaux à eau pour l'approvisionnement des eaux nécessaires aux besoins journaliers de la prison et au service à vapeur, et aussi des tuyaux et serpentins pour le chauffage à la vapeur. Les trois chaudières qu'on est actuellement à fabriquer seront prêtes à fournir la vapeur aussitôt que les tuyaux seront en place. Les maîtres tuyaux à eau et à vapeur reposent dans de larges conduits voûtés dont la hauteur permet qu'un homme s'y tienne debout, et sont ainsi toujours accessibles pour l'examen, les réparations et l'ajustage.

Le pénitencier est éclairé à l'huile de pétrole ; ce mode d'éclairage est coûteux, incommode et dangereux sous certains rapports. C'est pourquoi on propose au Département des travaux publics de demander un crédit pour l'éclairage au gaz, ou plutôt pour l'achat des appareils avec lesquels nous produirions le gaz. Le collège militaire royal, l'asile des aliénés, et plusieurs fabriques en cette ville sont éclairés au gaz, et aucun de ces bâtiments n'a besoin d'autant de lumière que notre établissement.

Les prisonniers, dans l'ensemble, se sont très bien comportés pendant l'année, et leur industrie a été en général satisfaisante.

L'état sanitaire n'a jamais été aussi bon.

Permettez-moi, en terminant ce rapport, de vous exprimer les remercîments de ceux de nos employés dont les salaires ont été augmentés à la dernière session du parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN CREIGHTON,
Préfet.

J. G. MOYLAN, écuyer,
Inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

N° 1.

REVENU.

Dr. Le Canada en compte avec le pénitencier de Kingston—exercice expiré le 30 juin 1883. Av.

1882.			$ cts.	1883.			$ cts.
30 août	Traite n° 417,	remise à l'hon. ministre des finances.	1,314 29	30 juin	Travail des prisonniers		14.732 67
25 sept.	do 534	do ...	1,237 73	30 do	Pierre, etc		1,854 55
25 octobre...	do 562	do ...	4,025 83	30 do	Confection d'effets d'habillement		2,235 76
28 nov.	do 704	do ...	1,345 43	30 do	Charpenterie et menuiserie		41 16
27 déc.....	do 800	do ...	983 44	30 do	Ouvrages de forge		23 70
				30 do	Huile—barils à l'huile		71 70
				30 do	Recettes à la loge d'entrée		498 00
1883.							
25 janvier ...	do 908	do ...	834 71				
27 février....	do 1,030	do ...	1,195 80				
29 mars	do 1,127	do ...	993 06				
25 avril	do 1,227	do ...	838 88				
26 mai	do 84	do ...	801 93				
25 juin	do 156	do ...	1,018 32				
30 do	do	do ...	1,933 75				
13 juillet	do 207	do ...	2,934 37				
			19,457 54				19,457 54

S. W. SCOBELL,
Comptable.

N° 2.

DÉPENSE.

Dt. Le Canada en compte avec le pénitencier de Kingston, exercice terminé le 30 juin 1883. Av.

Date.	—	Montant.	Total.
1883.		$ cts.	$ cts.
30 juin....	Salaires	40,444 97	
30 do ...	Gratification de retraite	158 33	
30 do ...	Uniformes	2,564 82	
			43,168 12
	Frais d'entretien		
30 do ...	Rations	29,987 90	
30 do ...	Vêtements des détenus	6,172 17	
30 do ...	Allocations de sortie	2,496 00	
30 do ...	Vêtements des libérés	2,325 91	
30 do ...	Effets de couchage	32 13	
30 do ...	Enterrements	22 00	
30 do ...	Chapelles	92 78	
30 do ...	Bibliothèques	290 05	
30 do ...	Ecole	78 12	
30 do ...	Infirmerie et asile	991 06	
30 do ...	Dépenses imprévues	964 17	
			43,452 29
	Frais d'exploitation—		
30 do ...	Chauffage	5,965 10	
30 do ...	Eclairage	1,244 74	
30 do ...	Entretien des bâtiments	4,132 15	
30 do ...	do des machines	704 39	
30 do ...	Dépôt d'armes	44 00	
30 do ...	Cuisine	167 81	
30 do ...	Ferme et étables	1,791 78	
30 do ...	Fournitures de bureau	322 86	
30 do ...	Imprimeur de la reine	104 22	
			14,477 05
30 do ...	Compte du capital	.....	1,442 23
11 juillet...	Dépôt de remboursements, n° 194	.....	377 26
			102,916 95

Date.	—	Montant.
1882.		$ cts.
21 juillet.....	Chèque officiel	600 00
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,370 21
25 août... ...	Compte de juillet	9,787 52
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,367 08
30 sept.....	Compte d'août	4,144 41
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,348 44
18 octobre..	Compte de septembre	4,825 28
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,339 09
18 nov.....	Compte d'octobre	6,867 78
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,327 84
22 déc.....	Compte de novembre	4,614 14
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,298 68
1883.		
18 janvier...	Compte de décembre	4,632 75
24 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,381 87
16 février...	Compte de janvier	4,802 89
28 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,381 18
21 mars.....	Compte de février	4,433 91
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,427 84
16 avril.....	Compte de mars	5,002 57
do 30...	Feuille mensuelle des salaires	3,436 59
16 mai.....	Compte d'avril	2,762 41
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,417 84
16 juin	Compte de mai	4,608 67
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,348 31
30 do ...	Bureau de la papet. et imprimeur de la reine	427 08
19 juillet....	Compte de juin	4,962 57
		102,916 95

N° 3.

CRÉANCES du pénitencier de Kingston, au 30 juin 1883.

Bonnes	$1,421 85
Vieilles et douteuses	67 48
	$1,489 33

N° 4.

DETTES du pénitencier.

Au 30 juin 1883	$4,962 57
Payé depuis	4,962 57

S. W. SCOBELL,
Comptable.

N° 5.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de Kingston, au 30 juin 1883, avec indication de leurs appointements et salaires, de leur âge et de la date de leur nomination.

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts.			
John Creighton	Préfet	2,600 00	66	1er janvier 1871	
William Sullivan	Sous-préfet	1,400 00	47	1er sept. 1871	
Michael Lavell	Médecin	1,800 00	58	1er octobre 1872	
S. W. Scobell	Comptable	1,000 00	59	1er déc. 1879	
Rév. C. E. Cartwright	Aumônier protestant	1,200 00	46	25 octobre 1875	
Rév. P. A. Towhey	Aumônier catholique	1,200 00	34	18 décembre 1875	
Robert R. Creighton	Commis	700 00	22	17 février 1882	
P. O'Donnell	Garde-magasin	900 00	47	19 juin 1857	
James B. Mathewson	Instituteur	600 00	47	1er sept. 1859	
James Weir	Econome	650 00	34	1er sept. 1881	
Mary Leahy	Directrice	500 00	45	16 janvier 1861	
Mary Bostridge	Sous-directrice	300 00	57	1er février 1870	
James Adams	Inst.-chef des métiers	1,000 00	50	1er mars 1869	
William Gemmill	Instructeur de métiers	1,000 00	67	19 janvier 1870	
James Halliday	Gardien de l'infirmerie	700 00	56	19 janvier 1867	
Michael Leahy	Instructeur de 2e classe	650 00	52	1er nov. 1859	
Patrick O'Connor	Meunier	600 00	30	18 décembre 1882	
Robert Hewton	Gardien	500 00	41	1er juin 1882	
David Cunningham	do	500 00	50	8 janvier 1883	
James B. Mathewson	do	500 00	46	6 sept. 1859	
Alexander Elsmere	do	500 00	54	1er sept. 1857	
Thomas Davidson	do	500 00	50	1er nov. 1857	
Thomas Carter	do	500 00	56	26 juillet 1854	
James Evans	do	500 00	47	1er nov. 1881	
William Coward	Boulanger	560 00	28	1er juin 1878	
John Swift	Messager	560 00	69	1er juin 1835	
Wm. McConnell	Fermier et jardinier	560 00	46	16 avril 1863	
Allan McDonald	Garde	450 00	56	24 avril 1856	
Richard Holland	do	450 00	52	Mai 1858	
Bernard McGeen	do	450 00	46	Mars 1859	
Edward Mooney	do	450 00	40	27 sept. 1864	
John Kennedy	do	450 00	30	1er juin 1881	
Nicholas Hugo	do	450 00	60	Mars 1865	
George Holland	do	450 00	63	9 avril 1868	
Michael Brennan	do	450 00	40	3 octobre 1866	
Robert Priestly	do	450 00	59	4 juin 1855	
James Bryson	do	450 00	43	Juin 1866	

LISTE des officiers et employés du pénitencier de Kingston, etc.—*Fin.*

Nom.	Fonctions.	Salaire.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts.			
Jeremiah O'Driscoll	Garde	450 00	52	10 octobre 1866	
Thomas Payne	do	450 00	60	13 décembre 1856	
Daniel Fitzgibbons	do	450 00	55	1er janvier 1868	
Thomas Smith	do	450 00	47	19 mars 1860	
John Regan	do	450 00	54	18 octobre 1850	
Charles McNeill	do	450 00	63	18 août 1859	
James Doyle	do	450 00	44	18 août 1868	
John Scally	do	450 00	46	1er mars 1870	
Thomas Moore	do	450 00	39	9 mai 1870	
Jeremiah Dillon	do	450 00	46	1er janvier 1871	
Edward Burke, aîné	do	450 00	65	20 juin 1868	
John Mills	do	450 00	32	17 octobre 1875	
Robert McAuley	do	450 00	41	31 janvier 1868	
George McAuley	do	450 00	44	2 octobre 1876	
Lawrence Walsh	do	450 00	39	17 décembre 1867	
William Hurst	do	450 00	44	Mars 1877	
Chas. McConville	do	450 00	37	Août 1877	
Alexander Atkins	do	450 00	26	Juin 1878	
Edwin J. Adams	do	450 00	34	Juillet 1878	
Andrew Jamieson	do	450 00	33	2 août 1879	
John Donnelly	do	450 00	29	2 novembre 1879	
Robert Appelton	do	450 00	30	1er juillet 1880	
James G. Baldock	do	450 00	33	1er août 1880	
Charles Bostridge	do	450 00	35	10 avril 1882	
Herbert Cockburn	do	450 00	24	27 juin 1882	
A. Sutherland	do	450 00	30	8 janvier 1883	
Edward Fidlar	do	450 00	.....	24 avril 1883	
Thomas Thompson	do	450 00	41	18 mai 1883	
Henry Woodhouse	Conducteur d'attelage.	350 00	47	1er septemb. 1872	
William C. Bell	do	350 00	40	9 avril 1877	
Michael J. Kennedy	do	350 00	27	1er avril 1872	
Edwin Burke, june	do	350 00	23	1er juin 1881	

N° 6.

COMPTE de la ferme du pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

DT. AV.

	$ cts.		$ cts.
Semences et fumier	720 75	1,040½ boiss. de patates, à 50c	520 25
Travail de deux paires de chevaux et deux conducteurs	1,032 90	520 do petites patates, à 25c	130 00
Déchets du réfect. pour nourr. des cochons	100 00	160 do tomates, à 70c	112 00
Salaire du fermier-jardinier	560 00	254 do oignons, à $1	254 00
do de 2 gardes pour l'année	900 00	800 do carrottes, à 40c	320 00
Travail des détenus, 4,871 jours, à 40 cents	1,948 40	71 do navets, à 40c	28 40
10 barils de plâtre pour engrais	9 40	55½ do fèves, à $1.50	83 25
2 boisseaux de vesces	3 60	342 do panais, à 60c	205 20
Outils et divers	45 55	288 do betteraves, à 50c	144 00
		284 do pois, à 85c	241 40
		2,561 do avoine, à 40c	1,024 40
	5,320 60	100 bottes de sariette, à 5c	5 00
Balance	1,046 65	10 boiss. de prunes, à 60c	6 00
		333 douzaines de maïs de table, à 15c	49 95
		8,390 têtes de choux, à 8c	671 20
		9,280 do laitue, à 1c	92 80
		968 do céleri, à 5c	48 40
		42 tonnes de foin, à $12	504 00
		62½ do paille, à $6	375 00
		6 do pesats, à $4	24 00
		Persil	2 00
		Sauge	1 00
		16,730 lbs de porc, à 9c	1,505 70
		1 acre de vesces	10 00
		65 pintes de cassis, à 10c	6 50
		40 do gadelles, à 7c	2 80
	6,367 25		6,367 25

N° 7.

RÉPARTITION des détenus au pénitencier de Kingston, 30 juin 1883.

Ateliers, services.	Nombre.	Ateliers, services.	Nombre.
Ateliers des charpentiers et menuiserie	37	Garde-magasin et loge, barrière du Nord	2
Forge	47	Ailes	12
Chantiers de tailleurs de pierre	19	Sècherie	20
Maçons	19	Fonderie	117
Manœuvres	8	Piles de pierres, étables, etc	21
Equipe du chemin de fer	2	Chapelles	2
Réfectoire, cuisine, etc	19	Réfectoire du personnel	1
Buanderie	10	Dépôt de compost	1
Atelier des tailleurs et des cordonniers	75	Carrière	25
Boulangerie	6	Asile	30
Ferme et jardins	24	Département des femmes	22
Malades à l'infirmerie	12		
Aides-infirmiers	3	Total	534

N° 8.

LISTE des détenus du pénitencier de Kingston qui ont été graciés dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1883, avec indication de leurs crimes et du lieu de leur condamnation.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Samuel White	Dommages malic. à une propriété	Halifax.
2	Richard Foster	do	do
3	Thomas Murphy	Effraction nocturne	Wentworth.
4	Edson Joslin	Effraction nocturne et larcin	Lambton.
5	A. G. Russell	Faux	Carleton.
6	Frederick Jacobs	Effraction de magasin	York.
7	John Nelson	Blessures infligées malicieusem...	do
8	Jno Wilkinson	Ouv. d'une let. confiée à la poste.	Wentworth.
9	James Hortop	Faux	Ontario.
10	Lewis Pecor	Viol	Leeds et Grenville.
11	John Lasha	do	do
12	E. B. Sparham	Meurtre	do
13	George Wright	Larcin	York.
14	James McCann	Homicide	Pénitencier de Dorchester.
15	Archibald McTaggart	Effraction nocturne	Wentworth.
16	Dennis Moore	do	do
17	John Tillotson	Incendie par malveillance.	Renfrew.
18	Thos. Spellman	do	Elgin.
19	Horatio Thomas	Vol de cheval.	Wentworth.
20	John Yellow	Homicide	Brant.
21	Louis Desmarteau	Effraction nocturne et larcin	Montreal.
22	James Sands	Effraction nocturne	Waterloo.
23	Frederick Field	Vol de cheval	Kent.
24	William McLeod	Larcin	Elgin.
25	Andrew Thompson	Effraction nocturne et larcin	Peel.
26	John Gorrell	Vol avec effraction	Leeds et Grenville.
27	Frank Meeker	Blessures infligées malicieusem...	York.
28	Robert Scott	Vol avec violence	Leeds et Grenville.
29	George Tryon	Meurtre	Simcoe.
30	Joseph Hanson	Larcin	Elgin
31	Edward Grant	Envoi d'une let. port. des menac..	Oxford.

N° 9.

LISTE des détenus décédés au pénitencier de Kingston dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1883, avec indication de leurs crimes et du lieu de leur condamnation.

N°	Nom.	Crime.	Nom.
1	Daniel Smith	Meurtre	Northumberland, etc.
2	Charles Wilson	Effraction nocturne et larcin	York.
3	Samuel Betterely	Recel	Elgin.
4	Michael Cunningham	Larcin	Perth.
5	James Fox	Coup de feu sur une personne	York.
6	James Holmes	Félonie	Renfrew.
7	Frank Kiso	Blessures infligées malicieusement	Simcoe.
8	Matthew Allen	Effraction nocturne et larcin	Middlesex.
9	Francis Marbonne	Complicité dans un meurtre	Terrebonne.
10	Henry Goodman	Vol de chevaux	Northumberland, etc.
11	John Bell	Larcin	Lambton.

N° 10.

LISTE des condamnés qui ont été réincarcérés au pénitencier de Kingston dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Nombre.	Nom.	1re réincarcération.	2e réincarcération.	3e réincarcération.
1	Charles Webb	1	.....	.....
2	John McQuaig	1	.....	.....
3	Carter Mason	.....	.....	1
4	John Davis	1	.....	.....
5	George Ward	1	.....	.....
6	William Murphy	1	.....	.....
7	Joseph Parker	1	.....	.....
8	Thomas Brennan	1	.....	.....
9	William Smith	1	.....	.....
10	John E. Keckwich	1	.....	.....
11	Joseph Green	1	.....	.....
12	Charles Field	1	.....	.....
13	John Simmons	.....	1	.....
14	James Jones	1	.....	.....
15	Logan Keys	1	.....	.....
16	James Alexander	.....	1	.....
17	Stuart Farrell	1	.....	.....
18	Thomas White	1	.....	.....
19	William Johnston	1	.....	.....
20	Charles Shipley	.....	1	.....
21	Charles Marcotte	1	.....	.....
22	Theodore Tymet	1	.....	.....
23	Thomas Evans	.....	.....	1
24	Octave Gibault	.....	1	.....

N° 11.

ETAT des remissions de peine gagnées par les détenus qui sont sortis du pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Nombre.	Jours	Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.
.....	.....	.....	.....	1	166		
4	.....	1	99	1	175	1	239
1	9	1	101	1	178	1	240
1	29	1	103	1	179	1	243
1	33	1	104	1	180	1	264
1	36	1	105	1	181	1	282
1	40	3	106	1	183	1	295
1	42	3	107	1	184	1	328
2	53	1	108	1	188	1	331
1	57	1	112	1	189	1	387
1	58	3	115	1	192	1	392
1	59	1	116	1	194	1	489
3	61	1	119	1	195	1	497
1	62	1	123	1	198		
1	63	4	124	1	199	152	
2	71	1	125	1	201		
4	78	1	126	1	203		
1	74	3	127	1	218		
3	75	8	128	2	219		
4	76	1	129	4	224		
1	77	4	131	1	226		
8	79	1	132	1	227		
1	81	1	136	1	228		
3	82	1	140	1	231		
1	91	1	141	1	232		
2	92	1	150	1	233		
1	94	1	151	3	234		
1	95	1	157	4	235		
1	97	1	160	1	237		

N° 12.

VALEUR du travail, abstraction faite des matériaux, exécuté dans le pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Départements.	Montant.
	$ cts.
Département des charpentiers, menuisiers, ferblantiers, peintres	5,580 50
" maçons et tailleurs de pierre	14,706 10
" forgerons et atelier des machines	6,535 50
" de la serrurerie	13,587 00
" des tailleurs	4,893 36
" des cordonniers	2,563 00
" femmes	2,137 90
Ferme, étables, conduite d'attelages, etc	2,532 40
Boulangerie	790 00
Cuisine, soin de propreté, infirmerie, etc	4,589 20
	57,914 96

N° 13

MOUVEMENT d'entrée et de sortie au pénitencier de Kingston du 30 juin 1882, à minuit, au 30 juin 1883, à minuit.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.
Population criminelle au 30 juin 1882	.....	.....	.....	577	23	600
Détenus entrés depuis :—						
Venant des prisons communes	125	4	129			
" d'autres pénitenciers	4	3	7			
				129	7	136
				706	30	736
Sortis depuis :—						
Expiration de la condamnation	144	8	152			
Graciés	30	.....	30			
Envoyés à l'asile des aliénés	6	.....	6			
Décédés	10	.....	10			
Suicidé	1	.....	1			
Evadés	3	.....	3			
				194	8	202
				512	22	534

N° 14.

État comparatif du mouvement du pénitencier de Kingston, pendant les 10 années et demie qui ont précédé le 30 juin 1883.

Années.	Entrés. Venant des prisons communes.		D'asiles d'aliénés.		De la maison de réforme.		D'autres pénitenciers.		Repris.		Réintégrés par ordonnance de cour.		Total.			Sortis. Par expiration de la peine.		Gracié.		Trans. à l'asile des aliénés.		Suicidés.		Décédés.		Evadés.		Extraits par ordonnance de cour.		Transférés à d'autres pénitentiers.		Total.			Nombre restant à la fin de l'exercice.			Moyenne annuelle.
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	Total.	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	Total.	H	F	Total.	
1873	141	3	...	...	3	...	1	...	1	...	...	...	146	3	149	143	15	26	1	4	...	...	...	6	...	...	...	...	...	119	...	298	16	314	369	15	384	432⅓
1874	145	12	5	...	...	...	...	2	...	...	...	...	150	14	164	111	6	18	...	1	...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	...	131	6	140	385	23	408	390½
1875	187	6	...	...	...	...	158	...	1	...	...	...	346	6	352	115	6	20	1	6	...	...	...	5	1	3	...	...	...	...	...	159	8	167	572	21	593	509⅔
1876	216	7	...	...	...	...	62	1	1	...	...	...	279	8	287	114	10	19	...	10	1	...	...	7	...	3	...	...	...	13	...	166	11	177	685	18	703	6[illegible]7⅙
1877	69	7	23	1	...	...	2	...	...	...	...	...	94	8	102	79	3	18	1	3	...	...	...	6	...	...	...	...	...	...	...	106	4	110	673	22	695	683⅙
1877-78	215	9	...	...	...	...	64	2	...	...	...	...	279	11	290	208	6	40	1	2	...	...	...	1	...	1	...	...	...	...	...	252	7	259	700	26	726	692⅓
1878-79	202	9	...	...	...	...	68	1	...	...	...	...	270	10	280	182	6	48	3	...	1	...	...	7	...	...	...	...	...	...	...	237	10	247	733	26	759	746⅓
1879-80	180	8	...	...	3	...	42	2	1	...	...	...	226	10	236	203	10	35	2	1	1	...	...	9	2	...	...	...	...	...		248	15	263	711	21	732	737⅔
1880-81	131	7	...	...	2	...	67	4	4	...	1	...	205	11	216	190	6	34	2	2	...	1	...	1	...	6	...	1	...	...		235	8	243	681	24	705	704½
1881-82	105	8	...	...	...	...	8	...	...	...	...	...	113	8	121	175	8	29	...	...	...	...	...	11	...	1	...	...	...	1	...	217	8	225	577	24	601	642
1882-83	125	4	...	...	...	...	4	3	...	...	...	...	129	7	136	144	8	30	...	6	...	1	...	10	...	3	...	...	...	...	...	194	8	202	512	22	534	.....
Total	1716	80	28	1	8	...	476	15	8	...	1	...	2237	96	2333	1664	84	327	11	35	3	2	...	67	3	17	...	1	...	133	...	2246	101	2347	.....	.....	.....	.....

Nº 15.

STATISTIQUES criminelles, pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race.	Blancs	121	7	128
	De couleur	8	.....	8
		129	7	136
Etat civil	Mariés	42	4	46
	Non mariés	87	3	90
		129	7	136
Age	Au-dessous de 20 ans	19	1	20
	De 20 à 30 ans	56	2	58
	30 à 40 do	28	3	31
	40 à 50 do	12	.....	12
	50 à 60 do	7	.....	7
	Au-dessus de 60 ans	7	1	8
		129	7	136
Instruction	Ne sachant pas lire	30	1	31
	Sachant lire seulement	5	....	5
	Sachant lire et écrire	94	6	100
		129	7	136
Habitudes morales	Abstinents	17	2	19
	Tempérants	72	2	74
	Intempérants	40	3	43
		129	7	136
Pays	Angleterre	20	2	22
	Irlande	13	2	15
	Ecosse	2	.....	2
	Ontario	61	1	62
	Québec	15	2	17
	Etats-Unis	13	.....	13
	Allemagne	3	.....	3
	Amérique du Sud	1	.....	1
	Prusse	1	.....	1
		129	7	136
Etat ou profession	Commis	6	.....	6
	Journaliers	63	.....	63
	Charpentiers	3	.....	3
	Forgerons	5	.....	5
	Machinistes	2	.....	2
	Cuisiniers	2	.....	2
	Tailleurs	6	.....	6
	Bouchers	3	.....	3
	Fermiers	10	.....	10
	Maître de dessin	1	.....	1
	Marchands	2	.....	2

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Occupation	Matelots	5	.....	5
	Fabricant de balais	1	.....	1
	Valet d'écurie	1	.....	1
	Jardiniers	2	....	2
	Tailleurs de pierre	3	.....	3
	Télégraphiste	2	.....	2
	Coiffeurs	3	.....	3
	Maçons	1	.....	1
	Briqueteur	1	.....	1
	Peintre en bâtiments	1	.....	1
	Cordonniers	3	.....	3
	Poseur d'appareils	1	.....	1
	Pêcheur	1	.....	1
	Doreur	1	.....	1
		129	.....	129
Crimes	Larcin	43	4	47
	Effraction nocturne	23	.....	23
	Recel	.....	1	1
	Félonie	3	.....	3
	Vol de chevaux	8	.....	8
	Vol de bestiaux	2	.....	2
	Vol d'objets conf. à la p.	1	.....	1
	Contrefacon	3	.....	3
	Vol avec violence	2	.....	2
	Vol de grand chemin	1	.....	1
	Larcin et recel	1	.....	1
	Effraction de magasin	1	.....	1
	Faux	8	.....	8
	Détournement	1	.....	1
	Homicide	5	.....	5
	Meurtre	3	.....	3
	Décharge d'arme à feu	4	.....	4
	Tentative de meurtre	1	.....	1
	Bles. infligées félonieus.	.....	1	1
	Empoisonnement	.....	1	1
	Assaut	5	.....	5
	Incendie par malveill.	2	.....	2
	Viol	5	.....	5
	Tentative de viol	2	....	2
	Attentat à la pudeur	1	.....	1
	Sodomie	2	.....	2
	Menaces par lettre	1	.....	1
	Abandon de sa famille	1	.....	1
		129	7	136
Comtés	York	32	2	34
	Perth	4	.....	4
	Leeds et Grenville	3	.....	3
	Peel	4	.....	4
	Carleton	9	2	11
	Lincoln	4	.....	4
	Ontario	2	.....	2
	Renfrew	4	.....	4
	Welland	3	.....	3
	Norfolk	3	.....	3

N° 15.—STATISTIQUE criminelles, pénitencier de Kingston.—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.	—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Comtés.....	Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.....	5	3	8	Comtés.....	Northumberland et Durham.....	5	.....	5
	Lennox et Addington...	6	.....	6		Brant.....	1	.....	1
	Kent.....	5	.....	5		Wentworth.....	6	.....	6
	Essex.....	1	.....	1		Prince-Edouard	3	.....	3
	Elgin.....	5	.....	5		Peterboro'.....	1	.....	1
	Wellington.....	1	.....	1		Lambton.....	1	.....	1
	Middlesex.....	6	.....	6		Hastings.....	2	.....	2
	Stormont, Dundas et Glengarry.....	2	.....	2		Haldimand.....	1	.....	1
	Huron.....	1	.....	1		Lanark.....	1	.....	1
	Frontenac.....	5	.....	5			129	7	136
	Waterloo.....	3	.....	3					

N° 16.

PUNITIONS infligées dans le pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Mois.	Nombre mis au cachot.	Mis en cellule solitaire.	Fouettés.	Nombre de coups de fouet appliqués.	Privés de partie des remises de peine.	Privés d'école.	Privés d'éclairage.	Reprimandés.
1882.								
Juillet.....	16	3	.....	.....	18	.....	3	3
Août.....	18	.....	.....	.....	11	.....	6	3
Septembre.....	7	.....	1	36	6	.....	.....	.....
Octobre.....	8	2	.....	.....	8	.....	.....	.....
Novembre.....	16	.....	.....	.....	17	.....	6	2
Décembre.....	8	.....	.....	.....	16	.....	3	1
1883.								
Janvier.....	13	.....	.....	.....	10	1	13	2
Février.....	17	.....	.....	.....	12	.....	8	1
Mars.....	10	.....	.....	.....	12	1	.....	1
Avril.....	19	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....
Mai.....	11	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....
Juin.....	24	.....	.....	.....	18	.....	1	4

N° 17.

NOMBRE des punitions infligées dans le département des femmes, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

——	Totaux.	Observations.
Rapport de mauvaise conduite, en juillet	1	
do do octobre	2	
Cellule solitaire	1	
Rapports non suivis de punition	2	
Total	6	

N° 18.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIE DE KINGSTON, juillet 1883.

MONSIEUR,—Je n'ai rien de particulier à porter à votre connaissance en vous adressant ce rapport pour l'année expirée le 30 juin 1883. Le fait principal à signaler est la décroissance du nombre des prisonniers, comparé à celui de l'an dernier.

J'ai rempli régulièrement les devoirs de mon ministère, et j'ai visité l'infirmerie comme par le passé. L'école produit toujours de bons résultats; elle est sous la direction de six maîtres.

La bibliothèque n'a pas cessé d'être un bienfait pour les prisonniers. L'un d'eux, libéré dernièrement, m'a dit que la lecture de l'ouvrage de Roe "Barriers Burned Away," lui avait fait prendre la résolution de mener une vie honnête à l'avenir. On ne saurait attacher trop de prix à la bienfaisante influence que les bons livres exercent sur les prisonniers en les détournant de la pensée du crime pour nourrir leur esprit de réflexions saines et morales.

Je crois devoir ici faire respectueusement observer combien il est déplorable qu'on n'ait pas d'autre mode de punition pour les jeunes gens d'une quinzaine d'années que l'emprisonnement en commun ; dans un tel milieu ils apprennent inévitablement bien des choses qu'ils devraient ignorer.

Si l'on pouvait prendre des mesures pour soumettre ces jeunes délinquants, et même tous ceux qui n'ont pas atteint l'âge de majorité. à une réclusion solitaire de trois à six mois, je pense que ce genre de punition serait plus efficace pour la réforme des jeunes coupables et la prévention du crime chez les autres, que l'emprisonnement en commun pendant un nombre égal d'années.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. E. CARTWRIGHT.

J. G. MOYLAN, écr,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 19

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, juillet 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon neuvième rapport annuel en ma qualité d'aumônier catholique du pénitencier.

La santé des prisonniers a été très bonne pendant cet exercice. Il est remarquable qu'une institution recevant, comme le pénitencier, des hommes qui diffèrent tant les uns des autres par leur constitution physique et les habitudes de leur vie passée, soit aussi exempte de maladies de tout genre. Cette immunité doit être attribuée à l'excellent état de propreté de l'établissement, qui est un modèle sous ce rapport.

Le personnel est attentif à ses devoirs, et je suis heureux de savoir que la pétition qu'il a présentée au gouvernement pour une augmentation de salaires a été favorablement accueillie. Les gardes n'ont reçu par le passé qu'une bien maigre rémunération, inférieure certainement à la valeur de leurs services. On a souvent dit qu'ils étaient mieux payés que les travailleurs employés à de rudes labeurs. Je réponds à cette objection qu'un garde de prison ne doit pas être comparé à un travailleur ordinaire; qu'il doit être intelligent et posséder une certaine instruction, pour que les prisonniers ne le regardent pas comme inférieur à eux. Pour se procurer des hommes de cette classe et pour conserver ceux qu'on a déjà, il faut les rétribuer libéralement. Quant au service pénitentiaire, ceux qui sont étrangers, s'en forment, je crois, une très fausse idée. Si les personnes qui croient que les gardes ont une existence facile, étaient tenues à leur besogne pendant un mois, surtout en hiver, je suis certain qu'après ce terme de service, les longues heures de guet, les occupations du dimanche, les veilles fréquentes, les constantes anxiétés, le danger d'être assailli par des forcenés ou des aliénés à demi, toujours en nombre dans un pénitencier, leur feraient admettre que l'existence des gardes est loin d'être celle qu'ils s'étaient imaginée. D'autres disent que l'entretien du pénitencier est un lourd fardeau pour le pays; que cette institution devrait se suffire à elle-même. Il est bien impossible de satisfaire tout le monde. Si des produits sont fabriqués dans l'enceinte des murs, certaines gens crient bien haut que les malfaiteurs sont instruits dans les métiers aux frais du pays et sont appelés à faire concurrence sur le marché à l'honnête ouvrier. On veut cependant être protégé dans sa personne et dans ses biens; on veut voir diminuer le nombre des criminels. Mais comment obtenir ce résultat? La religion est sans doute le premier moyen à prendre. Il faut encore la surveillance d'agents intelligents et expérimentés pour empêcher les rapports entre certains criminels et prévenir l'introduction des mauvais livres, qui ne manqueraient pas de parvenir aux prisonniers, malgré toute la rigueur des règlements et toute la vigilance du préfet. Il importe grandement aussi de développer chez les détenus le goût et le besoin du travail.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. A. TWOHEY,
Aumônier catholique.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 20.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1883. Il est accompagné des statistiques ordinaires sur les cas de maladie et d'insanité qui se sont produits pendant l'année.

Vous remarquerez que nous n'avons eu aucune affection d'un caractère spécial; les maladies dans l'enceinte du pénitencier n'ont point différé de celles qui ont régné au dehors. Nous avons été exempts d'épidemie, et tous les cas guérissables ont promptement éprouvé l'influence du traitement.

Les malades ont toute chance de recouvrer la santé par les bons soins qu'ils reçoivent; rien ne leur manque sous ce rapport.

Le chef de l'infirmerie met beaucoup d'assiduité et d'intelligence dans tout ce qui se rattache à sa surveillance et aux ordonnances des médecins. On a eu peu de cas

de maladies graves comparativement à la population. Cela s'explique, dans une certaine mesure, par le fait que les affections maladives sont traitées dès leur début.

Le tableau de la mortalité donne la cause des décès. Eu égard à l'état physique des patients, on a vraiment lieu de s'étonner du nombre des guérisons.

La condition hygiénique du pénitencier ne pourrait guère être meilleure; cet état de choses fait le plus grand éloge de l'administration; il est le résultat nécessaire du régime suivi; on ne néglige rien de ce qui, sans nuire à la discipline, est propre à entretenir la santé et la vigueur chez les détenus.

Les aliénés reçoivent l'attention que demande leur état; en somme, ils donnent peu de trouble. Il se présente naturellement des cas exceptionnels où il faut user à la fois de patience et d'énergie.

Les aliénés qui ne l'étant qu'à demi ont des intervalles lucides, sont les plus incommodes. Les locaux réservés pour ces patients sont d'une disposition parfaite, très propres et très confortables.

Les malades ont leur nourriture préparée à la cuisine de l'infirmerie; on leur fournit les douceurs qu'exige leur état. Plusieurs sont des condamnés à vie, d'un âge avancé; ils paraissent tout à fait à l'aise dans leur quartier.

Un très petit nombre sont atteints de folie après leur entrée en prison; le quartier des aliénés ne comprend guère que ceux dont l'intelligence était détraquée à leur arrivée. On emploie le plus grand nombre à quelque travail utile; les intraitables sont envoyés à l'asile.

A part les traitements à l'infirmerie, les ordonnances pour toutes les catégories de prisonniers, se sont élevées pour l'année au nombre de 1,570.

Il y a eu dans le personnel vingt et une absences pour cause de maladie, au cours de l'année; ces absences réunies représentent 544 jours de service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier de Kingston.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

ÉTAT des malades qui ont été en traitement à l'infirmerie du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Maladies.	En traitement au 1er juillet 1883	Admis depuis.	Total.	Décédés.	Renvoyés.	Restant au 30 juin 1883.	Observations.
Abcès	1	6	7	.....	7	.....	
Ascite	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Asthme	.....	1	1	.....	.....	1	
Furoncles	.....	4	4	.....	4	.....	
Bronchite	.....	5	5	.....	4	1	
Brûlures	.....	3	3	.....	3	.....	
Céphalée	.....	2	2	.....	2	.....	
Cholérine	.....	5	5	.....	5	.....	
Colique	.....	3	3	.....	3	.....	
Contusions	1	8	9	.....	9	.....	
Affections cutanées	.....	3	3	.....	3	.....	
Cyrrhosis	.....	1	1	1	.....	.....	
Cystalgie	.....	1	1	1	.....	.....	
Débilité	.....	5	5	1	4	.....	
Diarrhée	.....	11	11	.....	11	.....	
Dyssenterie	.....	2	2	1	1	.....	
Dyspepsie	2	7	9	.....	9	.....	
Démence	.....	4	4	.....	4	.....	
Epilepsie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Erysipèle	.....	2	2	.....	2	.....	
Fébricule	2	23	25	.....	24	1	
Fièvre intermittente	.....	1	1	.....	1	.....	
do typhoïde	.....	13	13	1	10	2	
Fistule à l'anus	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Fracture	.....	1	1	.....	1	.....	
Engelures	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Maladie de cœur	.....	4	4	1	3	.....	
Homotémésis	1	2	3	.....	3	.....	
Hémoptysie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Hemorrhoïdes	.....	2	2	.....	2	.....	
Hépatite	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Hydrocèle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Lumbago	.....	10	10	.....	10	.....	
Luxation	.....	1	1	.....	.....	1	
Langueur	.....	22	22	.....	19	3	
Névralgie	.....	4	4	.....	3	1	
Ophthalmie	.....	3	3	.....	3	.....	
Paralysie	.....	1	1	1	.....	.....	
Phthisie	.....	5	5	1	3	1	
Pneumonie	.....	1	1	.....	1	.....	
Parturition	.....	1	1	.....	1	.....	
Rhumatisme	2	8	10	.....	10	.....	
Sciatique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Entorse	.....	4	4	.....	4	.....	
Stricture	.....	3	3	.....	3	.....	
Scrofule	1	3	4	.....	4	.....	
Syphilis	.....	4	4	.....	4	.....	
Tonsillite	.....	2	2	.....	2	.....	
Ulcères	.....	2	2	.....	2	.....	
Panaris	.....	4	4	.....	3	1	
Blessures	.....	18	18	.....	18	.....	
Total	10	215	225	8	205	12	

M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier de Kingston.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1883.

RELEVÉ des décès survenus à l'infirmerie, pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Nombre.	Noms.	Age	Maladie.	Date de l'entrée.	Date du décès.	Pays d'origine.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Observations.
1	D. Smith	75	Débilité	13 avril 1882	14 août 1882	Canada	124	Ivrogne ruiné par l'intempérance.
2	C. Wilson	26	Cyrrhosis	18 novembre 1882.	3 décembre 1882.	do	16	Nègre d'une constitution scrofuleuse.
3	S. Betterley	70	Dyssenterie	22 septembre 1882.	6 décembre 1882.	do	76	Epuisé à son entrée en prison.
4	M. Cunningham	51	Paralysie.	2 septembre 1882.	9 janvier 1883.	Irlande	130	Paralysé par suite d'ivrognerie.
5	J. Fox	60	Cystalgie	28 janvier 1883.	4 février 1883	do	8	Ivrogne et débauché ; constitution ruinée.
6	F. Keys		Phthisie	4 mars 1883	16 mars 1883	Canada	13	Sauvage de constitution scrofuleuse.
7	J. Holmes	80	Maladie de cœur	3 novembre 1882.	19 mars 1883	Irlande	137	Hydropisie générale causée par hypertrophie du cœur.
8	H. Goodman	19	Fièvres typhoïdes	9 mai 1883.	5 juin 1883.	Canada	18	Maladie compliquée de chorée.

LISTE des accidents arrivés aux détenus, pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Date.	Noms.	Emploi.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Observations.
1882.						
10 juillet	J. Steel	Chant. de pierre	Contusion du gros orteil	Chute d'une pierre	69	Imprudence du blessé.
9 déc	Geo. Hall	Carrière	Fracture du tibia droit	Renversement d'un char chargé de rails.	108	Pendant qu'il était à décharger.
1883.						
21 juin	Jos. C. Jacobs	Cour	Dislocation de l'épaule gauche	Chute dans une trappe à l'atelier de menuiserie	10	Est encore à l'infirmerie

M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier de Kingston.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1883.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

MOUVEMENT du quartier des aliénés à l'asile des aliénés du pénitencier de Kingston' du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Distribution.	Hommes.	Femmes.	Total.
En traitement le 30 juin 1882	32	2	34
Reçus depuis—			
Du pénitencier de Kingston	9	.....	9
do de Saint-Vincent-de-Paul	4	.....	4
do de Dorchester	.....	.....	.....
do du Manitoba	.....	.....	.....
do de la Colombie-Britannique	.....	.....	.....
Nombre total des traités au 30 juin 1883	45	2	47
Sortis—			
Guéris	5	.....	5
Suffisamment rétablis pour se remettre au travail	2	.....	2
Transférés à un asile provincial à l'expiration de la peine	6	.....	6
Décédés	3	.....	3
Restant en traitement le 30 juin 1883	29	2	31

TABLEAU DES DÉCÈS.

No.	No du registre.	Age	Date du décès.	Durée de la folie.	Cause immédiate du décès.	Observations.
1	82	82	3 avril 1883	$1\frac{7}{12}$ année	Gangrène	Vieillard épuisé.
2	97	43	7 avril 1883	$9\frac{1}{12}$ années	Suicide	S'est précipité du toit plat en se rendant au dortoir. Mort instantanée.
3	98	60	7 juin 1883	$11\frac{1}{12}$ do	Epuisement.	Constitution ruinée par la débauche.

M. LAVELL, M.D.
Médecin, pénit. de Kingston et méd. surint. de l'asile des aliénés.

PÉNITENCIER DE KINGSTON,
ASILE DES ALIÉNÉS, 1er juillet 1883.

N° 21.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le département des femmes pour l'année expirée le 30 juin 1883. Les prisonnières, comme par le passé, se sont bien comportées et ont montré beaucoup de diligence au travail. A la clôture de l'exercice 1882, il y avait dans ce département vingt-trois détenues. Dans le cours de l'année, sept autres ont été reçues, et huit ont été mises en liberté ; de sorte qu'il nous restait vingt-deux prisonnières à la fin de la présente année.

Je joins un état des ouvrages confectionnés pendant l'année.

Je suis, monsieur,
Votre humble servante,
MARY LEAHY,
Directrice.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

OUVRAGES faits dans le département des femmes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Nombre d'articles.	Ouvrages.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.	Total.
	Pour la prison des hommes.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
299	Chemises de flanelle blanche	299	0 40	119 60	
376	Draps de coton	188	0 40	75 20	
265	Caleçons de flanelle	132	0 40	52 80	
217	Pantalons	217	0 40	86 80	
744	Paires de chaussettes	744	0 40	297 60	
40	do mitaines	40	0 40	16 00	
36	do manches de chemises	18	0 40	7 20	
421	Essuie-mains en toile	42	0 40	6 80	
139	Dessus d'oreiller	23	0 40	9 20	
4	Linceuls	4	0 40	1 60	
					672 80
	Pour la prison des femmes.				
.....	Couture et tricotage	234	0 40	93 60	
.....	Ménage, cuisine et lavage	3,258	0 40	1,303 20	
					1,396 80
	Pour le gouvernement par marchés.				
270	Chemises de flanelle grise	270	0 25	57 50	
108	Cravates	.....	0 10	10 80	
					78 30
					2,137 90

N° 22.

RAPPORT SUR L'ÉCOLE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 6 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, tant en mon nom qu'au nom de mes cinq aides-instructeurs, le rapport suivant sur l'école du pénitencier, pour le dernier exercice.

Le nombre moyen des détenus qui ont assisté aux leçons a été de 116 par jour.

Les matières enseignées sont l'épellation, la lecture, l'écriture et l'arithmétique. Je suis heureux de pouvoir constater des progrès satisfaisants tant chez ceux qui suivent régulièrement les leçons que chez ceux à qui on donne des livres, ardoises, etc., dans leurs cellules. Plusieurs ne sachant ni lire ni écrire à leur arrivée au pénitencier, avaient, à leur sortie, acquis une instruction primaire égale à celle qu'on peut recevoir dans les écoles communes du pays.

Le succès de notre école est dû pour une large part à la sollicitude du préfet, toujours empressé à seconder les bonnes dispositions des prisonniers qui veulent se réformer et profiter des moyens qui leur sont offerts de s'instruire.

Nous avons donc lieu d'être satisfaits des progrès accomplis, et nous pouvons nous rendre le témoignage que notre école a produit d'heureux résultats.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. B. P. MATHEWSON,
Chef de l'école.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 30 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon deuxième rapport de mon administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1883, que j'accompagne des statistiques et rapports des autres officiers, pour votre information.

La population des détenus à minuit, 30 juin 1882, était de		316
Ont été internés depuis, savoir :—		
Des prisons communes, hommes	105	
do femmes	4	
Prison de réforme, jeunes gens	3	
		112
Total		428
Ont été élargis durant l'année :—		
Par l'expiration de la sentence	100	
Pardonnés	5	
Transférés au pénitencier de Kingston	4	
Transférés à l'asile criminel des aliénés de Kingston	4	
Par mort naturelle	2	
Se sont évadés	5	
		120
Restaient à minuit, 30 juin 1883		308

Des prisonniers internés, étaient :—

Récidivistes une 1ère fois	25	
do 2e fois	5	
do 3e fois	1	
Total des récidivistes	31	
Le plus grand nombre durant l'année a été de		318
Le plus petit nombre		301
La moyenne par jour		$308\frac{1}{10}$

La moyenne par mois a été on

Juillet 1882	$312\frac{1}{3}$	Janvier 1883	$315\frac{1}{3}$
Août 1882	$304\frac{1}{4}$	Février 1883	$311\frac{2}{3}$
Septembre 1882	298	Mars 1883	$310\frac{1}{4}$
Octobre 1882	$301\frac{3}{4}$	Avril 1883	$312\frac{3}{4}$
Novembre 1882	$303\frac{1}{4}$	Mai 1883	$309\frac{1}{2}$
Décembre 1882	$308\frac{1}{2}$	Juin 1883	$311\frac{1}{2}$

La répartition d'après l'âge a été :—

Au-dessous de 20 ans	22
De 20 à 30 ans	50
De 30 à 40 "	21
De 40 à 50 "	9
De 50 à 60 "	5
Au-dessus de 60 ans	5
Internés durant l'année	112

Education :—

Peuvent lire seulement	14
Peuvent lire et écrire	66
Ne savent ni lire, etc	32
Internés durant l'année	112

Habitudes :—

Tempérants	62
Intempérants	50
Internés durant l'année	112

Termes des sentences de ceux internés :—

A 2 années	57	A 7 années	1
A 3 "	43	A 8 "	1
A 4 "	9	A 10 "	2
A 5 "	16	A 20 "	1
A 6 "	2		
			112

Le tableau marqué n° 13 démontre la valeur de la main-d'œuvre des détenus, à l'exclusion des matériaux, qui a été employée dans les divers départements, durant l'année expirée au 30 juin,—$13,992.50.

L'on pourrait, sans exagération, porter cette estimation à presque le double de ce chiffre, si l'on tenait compte de l'importance du travail exécuté dans certains ateliers.

Le revenu en argent comptant déposé au crédit du receveur général n'a été que de $3,504.93.

Les nombreux et importants travaux de construction et autres, qui ont été exécutés durant l'année, exigeant la main-d'œuvre de tous les détenus aptes au travail, ont eu l'effet de limiter à ce chiffre réduit, le produit au comptant de l'indus-

trie des détenus. Il en sera ainsi encore bien des années, à raison des constructions encore à faire.

Le montant des crédits votés par le parlement pour l'entretien de cette institution durant l'année fiscale 1882-83, a été de $86,164 59

LES DÉPENSES.

Le total de la dépense faite pour son maintien durant cette même année a été de	$2,659 66
Laissant un surplus de	$ 3,504 93

Mais ce surplus a été appliqué à payer les gratifications accordées en 1881-1882 à des officiers retirés du service, pour lesquelles aucune appropriation n'avait été faite dans les crédits votés pour cette année.

L'économie a été pratiquée dans tous les départements, autant que pouvait le permettre l'efficacité du service; mais les prix élevés payés durant l'année pour les approvisionnements, et l'achat de patates, dont la récolte sur la ferme n'a donné, comme dans tous les environs, qu'un bien faible rendement, ne m'ont pas permis de réaliser un plus fort montant d'épargnes, du moins pour l'année expirée.

J'ai raison d'être satisfait de la bonne conduite des prisonniers en général; ils se sont montrés soumis aux règles de la discipline, et de mieux en mieux disposés au travail.

Cette amélioration s'est surtout accentuée sous le système des repas pris par tous les détenus dans leur cellule, qui a été inauguré le 22 mars dernier.

En effet je n'ai qu'à me féliciter des résultats obtenus par l'introduction et la mise en pratique de ce système, qui se prête si admirablement au maintien de l'ordre et de la discipline.

Son fonctionnement, il va sans dire, a nécessité de nombreux changements, et la formation en détachements ou escouades de tous les détenus par ordre de départements, de manière à ce que chaque prisonnier occupât une cellule dans la rangée préalablement assignée au détachement dont il faisait partie et que tous occupassent les mêmes numéros d'ordre, dans tous les mouvements de marches à être exécutés durant la journée.

Il résulte donc qu'il est assigné à chaque détenu un poste distinctif, qu'il occupe en tout temps.

Cette organisation nouvelle a eu pour effet de faire disparaître les principales causes de dissipation, de même que celles des rencontres furtives, source principale de la démoralisation.

En même temps, sous ce nouvel ordre de choses, les détenus reçoivent et emportent avec eux dans leur cellule, leurs aliments tout chauds; chacun pouvant maintenant prendre son repas seul paisiblement, et se reposer ou lire ensuite Rien de surprenant donc dans le fait du contentement que procure au détenu le nouveau régime, et de la préférence qu'il lui donne sur l'ancien. Si bien qu'un silence aussi parfait que général règne dans le réfectoire durant les repas; à ce point que pas un seul rapport n'a été fait contre aucun des prisonniers pour violation de la règle du silence depuis l'inauguration du nouveau système.

D'ailleurs l'ordre règne aussi généralement, et les offenses de toute nature, de même que les rapports par conséquent, ont subi une diminution sensible.

On le sait, lorsque les repas étaient pris dans une salle commune, les offenses des détenus contre la règle du silence, et autres règles, se commettaient dans le réfectoire.

Enfin comme je l'ai dit plus haut, les détenus se montrent en général satisfaits du système actuel, et je ne sache réellement pas qu'il y en ait un seul qui fasse exception : et tous seraient également contrariés, sauf une demi-douzaine d'endurcis peut-être, si plus tard on les contraignait à reprendre en commun leurs repas, et à redevenir en butte, nécessairement, aux occasions de dissipation et de violation de la règle du silence en particulier.

J'ai regretté qu'il m'ait fallu avoir recours à la correction corporelle envers quelques-uns des détenus. Mais les tentatives d'évasion devenant de plus en plus fréquentes, et les tribunaux traitant la plupart des cas de désertion ou de tentatives avec une indulgence plutôt propre à les encourager qu'à en diminuer le nombre, il ne me restait d'autre alternative que celle du recours au fouet. Et je puis dire que l'opération, quoiqu'infligée à regret, a été d'une telle efficacité, qu'il m'est maintenant permis d'espérer qu'il ne sera pas nécessaire d'y recourir de longtemps.

De leur part, les officiers sans exception aucune apprécient favorablement les avantages du système actuel.

Ce n'est pas pourtant que tous dans le principe n'entretinssent des préventions et des doutes sur son efficacité pratique. Mais après l'expérience faite, témoins pratiques de ses succès inespérés, tous lui ont donné leur approbation cordiale et sans réserve : et il n'y en a pas un seul aujourd'hui, je l'affirmerais sans crainte d'être contredit, qui ne donne la préférence au nouveau système sur l'ancien, et qui ne considérât comme un malheur un retour à celui-ci.

Du reste, je n'ai qu'à me louer, à tous égards, du zèle déployé par les officiers dans l'accomplissement de leurs devoirs de toutes sortes. Et s'il est vrai que le service de ce côté-là laisse encore beaucoup à désirer, il n'en est pas moins vrai qu'il y a eu progrès en mieux, et qu'il y a lieu d'espérer qu'il y en aura davantage dans le cours du temps.

Les travaux de construction à l'intérieur de l'aile ouest, après avoir été suspendus en avril 1882, afin de continuer ceux de la bâtisse nouvelle, d'abord destinée à l'usage d'un réfectoire, furent repris en novembre dernier, et l'ameublement de chacune de ses 132 cellules pût être complété à temps pour qu'à la date du 1er mars dernier, il ait été possible d'y transporter les occupants du dortoir nord.

Les travaux de l'excavation du principal égoût et de la pose des tubes ont été poursuivis avec vigueur durant l'hiver, et jusqu'au milieu de juin ; alors étant parvenus à la ligne du Chemin de fer du Nord, ils durent être suspendus.

Une entente avec la compagnie de ce chemin devenant nécessaire pour percer un tunnel dessous, je m'adressai à M. Davis, son surintendant, qui me procura obligeamment le plan des ouvrages en bois à être faits sous le lit des rails, afin de prévenir tout accident, et y parer.

En avril, les travaux de maçonnerie de la bâtisse en construction, furent repris. La main-d'œuvre nécessaire à la progression rapide de cette construction a été incessamment fournie à l'architecte surveillant, et j'ai la certitude que la bâtisse sera fermée vers le premier d'octobre, c'est-à-dire que la maçonnerie sera finie, le toit recouvert de métal, et les châssis posés aux croisées.

Un nombre de détenus suffisant pour en finir l'intérieur, devront y être employés durant l'hiver.

Le 21 juin, un détachement de détenus sous la garde des officiers qui avaient surveillé les travaux de l'égoût principal, commença la confection de la brique, laquelle sera continuée jusqu'en septembre prochain.

Le 14 mars dernier, je vous adressais un mémoire, recommandant que l'exploitation des carrières du pénitencier se fît par contrat, donné en dehors, au lieu de continuer à la faire par les détenus. J'ai lieu de croire que ma recommandation sera favorablement reçue, et qu'il y sera donné suite en temps opportun.

Les ailes-dortoirs est et ouest sont de belles constructions, très solidement bâties, et bien adaptées à l'usage auquel elles sont destinées. Dans l'une de ces constructions cependant, l'aile ouest, il y a une notable défectuosité dans le système d'aération.

Les occupants s'en plaignent, et non sans raison. A ce système de ventilation une amélioration est devenu indispensable.

Pour ce qui est du corps principal des bâtisses du pénitencier, construit d'abord comme maison de reforme des jeunes délinquants, il laisse beaucoup à désirer, en autant surtout que ce bâtiment renferme tous les bureaux, le parloir des visiteurs, l'hôpital, l'école et les bibliothèques, ainsi que le département considérable de l'économe. J'ajouterai que, la distribution intérieure étant très défectueuse, cela rend le

service incommode et la surveillance laborieuse et difficile. En outre ses murs et ses planchers ont une apparence de ruine, présentant un aspect sombre et de délabrement, et offrant un contraste presque pénible avec les pénitenciers qu'il m'a été donné de visiter, tant aux Etats-Unis qu'au Canada.

Pourtant, je pense que quelque amélioration devrait être faite, d'autant plus qu'elle pourrait être opérée, selon moi, sans qu'il en coûtât beaucoup.

La minime dépense annuelle de quelques centaines de piastres pendant quelques années, aurait l'effet, j'en suis convaincu, d'améliorer du tout au tout l'intérieur de ce bâtiment.

LA SANTÉ.

Le rapport du médecin de l'institution, démontre que l'état de la santé chez les détenus a été parfait, malgré ce que l'hôpital a de défectueux dans sa localisation et ses dispositions. Les soins entendus et assidus du médecin, la propreté dans tous les départements, comme chez le détenu, et l'obligation pour lui de prendre les bains deux fois le mois, ont donc contribué à entretenir durant l'année cet état de bonne santé.

L'ÉCOLE.

Il y a eu progrès dans ce département durant l'année. Ceux des détenus qui en fréquentaient les classes plutôt pour se soustraire au travail ou pour rencontrer des amis, en ont été retranchés, comme l'ont été ceux qui ont donné des sujets de plainte contre eux à l'instituteur.

Je soumets avec le présent les rapports et statistiques qu'il est d'habitude de fournir, qui donnent en détail toutes les informations concernant le pénitencier pour l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur l'inspecteur,
Votre très obéissant serviteur,

GODEFROY LAVIOLETTE,
Préfet.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

N° 1.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1883, avec indication de leurs appointments ou salaires, de leur âge et de la date de leurs nominations.

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.	Observations.
		$			
Godefroy Laviolette	Préfet	2,600	57	Novembre 1881	
J. U. Leclerc	Aumônier catholique	1,200	45	20 mai 1873	
John Allan	do protestant	1,200	70	20 do 1873	
Télesphore Ouimet	Sous-préfet	1,400	39	15 décembre 1881	
J. T. Pominville	Médecin-chirurgien	1,200	58	20 mai 1873	
G. S. Malepart	Comptable	1,000	34	1er juin 1882	
Hy. Lanctôt	Commis	800	67	15 decembre 1875	
Thomas McCarthey	Gardien-chef	800	47	1er do 1881	
George B. Lamarche	Garde-magasin	700	41	1er mars 1881	
Léandre Mazuret	Econome	650	55	20 mai 1873	
Edouard Béland	Instruc. en chef des métiers et com. des trav.	1,000	55	2 septemb. 1881	
James Devlin	Mécanicien	780	33	1er décemb. 1874	
John Manning	Gardien de l'infirmerie	600	31	13 juillet 1882	
Edward Kenny	Cultivateur	580	33	1er janvier 1876	
J. T. Dorais	Instituteur	600	40	24 juillet 1882	
Jean Vaudry	Instructeur de métiers	700	56	20 mai 1873	
Isidore Thérien	do	700	47	6 avril 1882	
Thomas Leblanc	do	600	62	23 octobre 1881	
Procope Dumas	do	560	45	20 mai 1873	
Auguste Leduc	do	560	45	20 do 1873	
Noël Beauparlant	do	500	50	15 avril 1877	
Adolphe Lefaivre	Messager	450	43	13 juillet 1873	
John Lynch	Gardien	500	45	20 mai 1873	
Onésime Sigouin	do	500	48	19 do 1873	
F. P. McIlwain	do	500	43	20 do 1873	
Jean Bte Desormeau	do	500	45	1er juillet 1873	
James Blain	do	500	50	20 mai 1873	
Joseph Demers	do	500	37	20 do 1873	
Romuald Gadbois	do	500	36	20 do 1873	
Alphonse Dequoy	do	500	45	19 do 1873	
Zéphirin Lacasse	Garde	450	54	14 juillet 1873	
Jean-Bte Gauthier	do	450	41	1er do 1873	
Napoléon Charbonneau	do	450	34	7 do 1873	
Gilbert Chartrand	do	450	42	13 do 1873	
James Carty	do	450	56	7 décembre 1876	
Alfred Pudney	do	450	45	19 do 1876	
Ubalde Chartrand	do	450	39	1er janvier 1878	
Jean Bte Lemay	do	450	46	1er juin 1879	
Charles Taillon	do	450	45	1er mai 1880	
Moïse Roger	do	450	41	1er do 1880	
Fabien Hogue	do	450	48	1er juillet 1880	
François Couvret	do	450	44	12 mai 1881	
Ferdinand Chartrand	do	450	48	8 novembre 1881	
Edouard Provost	do	450	33	20 octobre 1881	
Hector Demers	do	450	29	1er février 1882	
Aristide Rochon	do	450	41	1er mars 1882	
Napoléon Plouffe	do	450	33	6 do 1882	
Jos. C. Durocher	do	450	43	13 do 1882	
Peter McDonald	do	450	33	20 octobre 1882	
Olivier Lamaire	do	450	53	21 do 1882	
P. H. Raynolds	do	450	43	21 do 1882	
Roch Label	do	450	44	20 mai 1882	
François Plouffe	do	450	43	16 do 1882	
Jean-Bte Courcie	do	450	42	22 juin 1882	
Henri Boyer	do	450	48	18 août 1882	
David O'Shea	do	450	24	23 do 1882	
Irénée Lamoureux	do	450	46	21 mai 1883	
Antoine Plouffe	do	450	34	20 juin 1883	
Isaïe Cloutier	Conducteur d'attelage	350	38	8 novembre 1881	
Jérémie Leblanc	do	350	35	9 do 1881	

N° 2.

RÉPARTITION des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, le 30 juin 1883.

Répartition.	Nombre d'hommes.	Répartition.	Nombre d'hommes.
Atelier des cordonniers	16	Tramway	3
do tailleurs	15	Portes	2
Forge	12	Réfectoire	4
Boulangerie	4	Aile nord	5
Atelier des charpentiers et menuisiers	28	Aile est et ouest	11
do ferblantiers	7	Infirmerie	5
Chantier des tailleurs de pierre	33	Ecole et bibliothèque	3
Travaux de maçonnerie	34	Au cachot	3
Carrière	21	Dans les cellules	6
Hangar à bois et chantier de pierre	30	Chapelle	1
Ferme	27	Bureaux	2
Cuisine	11		
Salle d'habillements	10	Total	308
Excavations	15		

N° 3.

LISTE des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de Paul qui ont été graciés pendan l'exercice expiré le 30 juin 1883, avec indication du crime et du lieu de la con damnation de chacun d'eux.

Nombre.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Dunbar Browne	Détournement	Montréal.
2	Moses Tisch	Recel d'effets volés	do
3	Michael McLean	Vol à force ouverte	do
4	William Piché	Larcin	do
5	Joseph Piché	Recel d'effets volés	do

N° 4.

Liste des récidivistes au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, exercice expiré le 30 juin 1883.

Nombre.	Nom.	1re réincarcération.	2me réincarcération.	3me réincarcération.	Nombre.	Nom.	1re réincarcération.	2me réincarcération.	3me réincarcération.
1	Edmond Laberge	1	.....	.....	19	Bernard McEvenue	1	.....	.....
2	Joseph Hurteau	1	.....	.....	20	Thomas Burns	1	.....	.....
3	Alfred Dott	1	.....	.....	21	Chas. Bricault *dit* Lamarche	1	.....	.....
4	Charles Ross	1	.....	.....	22	John Patrick Craven	1	.....	.....
5	Joseph Vaillancourt	1	.....	.....	23	Joseph Gariepy	1	.....	.....
6	François Lavallée	.....	1	.....	24	Victor Turcot	.....	1	.....
7	Pierre Caisse	1	.....	.....	25	James Simpson	1	.....	.....
8	Alfred Métayer	1	.....	.....	26	Edmond Bussière	1	.....	.....
9	William Stephen	1	.....	.....	27	Charles Mercier	1	.....	.....
10	Damas Blouin	1	.....	.....	28	Charles Reddy	1	.....	.....
11	Charles Manzurette	.....	1	.....	29	Thomas Ducharme	1	.....	.....
12	Félix Lemaire	1	.....	.....	30	Henri Landry	.....	.....	1
13	Cleophas Beauvais	.....	1	.....	31	William Cardinal	1	.....	.....
14	Alfred Danis	1	.....	.....					
15	George Bienvenu	1	.....	.....			25	5	1
16	Philéas St. Germain	.....	1	.....					
17	Napoléon Plante	1	.....	.....		Total	.....	.....	31
18	Louis Vincent	1	.....	.....					

N° 5.

Re ses de peines gagnées par les détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, sortis dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Nombre.	——	Jours gagnés.	Nombre.	——	Jours gagnés.
1	A gagné	59	1	A gagné	180
1	do	60	1	do	183
1	do	62	2	Ont gagné	187
1	do	63	3	do	192
3	Ont gagné	65	1	A gagné	219
3	do	70	1	do	221
4	do	71	3	Ont gagné	225
30	do	77	6	do	231
1	A gagné	115	1	A gagné	289
1	do	116	1	do	319
1	do	118	1	do	344
2	Ont gagné	120			
2	do	122	100		
28	do	128			

N° 6.

MOUVEMENT du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, entre le 30 juin 1882, à minuit, et le 30 juin 1883, à la même heure.

Détails.	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Population à minuit le 30 juin 1882	.....	.....	.....	316	.....	316
Reçus depuis des prisons communes	105	4	109			
" de la prison de réforme de Montréal	3	.....	3	108	4	112
				424	4	428
Sortis depuis —						
Par expiration de la sentence	100	.....	100			
Graciés	5	.....	5			
Transférés au pénitencier de Kingston	.....	4	4			
Décédés	2	.....	2			
Evadés	5	.....	5			
Transférés à l'asile des criminels	4	.....	4			
				116	4	120
Population à minuit le 30 juin 1883	.....	.....	.....	308	.....	308

N° 7.

MOUVEMENT comparé d'entrée et de sortie au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Exercice.	Population au 30 juin, à minuit.	Entrés. Venant des prisons communes. Hommes.	Femmes.	Venant de la réforme. Hommes.	Femmes.	Repris après évasion. Hommes.	Femmes.	Total. Hommes.	Femmes.	Total.	Sortis. Expiration de la peine. Hommes.	Femmes.	Grâciés. Hommes.	Femmes.	Envoyés à l'asile des aliénés. Hommes.	Femmes.	Evadés. Hommes.	Femmes.	Décédés. Hommes.	Femmes.	Transférés à d'autres pénitenciers. Hommes.	Femmes.	Extraits par ordonnance de cour. Hommes	Femmes.	Total. Hommes.	Femmes.	Total.	Population au 30 juin, à minuit Hommes.	Femmes.	Total.	Moyenne mensuelle.
1873-74	122	74	1	.....	.....	.....	.....	74	1	75	45	.....	5	...	1	.....	3	...	.....	.....	.....	1	.....	.....	55	1	56	141	...	141	124½
1874-75	141	126	1	.....	.....	.....	.....	126	1	127	31	.....	9	..	1	.....	.....	...	.....	.....	19	1	.....	.....	160	1	161	117	...	117	142½
1875-76	117	168	1	.....	.....	.....	.....	168	1	169	58	.....	8	...	1	.....	.....	...	1	.....	53	1	.....	.....	121	1	122	161	...	161	130¼
1876-77	161	163	.....	.....	.....	2	.....	165	...	165	22	.....	14	...	.....	.....	3	...	.....	.....	62	.....	.....	.....	101	.....	101	225	...	225	202⅔
1877-78	225	184	2	....	.....	.....	.....	184	2	186	64	.....	20	...	2	.....	.....	...	2	.....	62	2	.....	.....	150	2	152	259	...	259	250⅙
1878-79	259	196	1	1	.....	1	.....	198	1	199	69	.....	12	...	1	.....	.....	...	1	.....	67	1	.....	.....	150	1	151	307	...	307	283½
1879-80	307	153	2	4	.....	1	.....	158	2	160	105	.....	10	...	4	.....	1	...	.....	.....	.....	2	.....	.....	120	2	122	345	...	345	225 17/24
1880-81	345	151	4	.....	.....	.....	.....	151	4	155	112	.....	20	...	.....	.....	2	...	3	.....	41	4	.....	.....	178	4	182	318	...	318	346
1881-82	318	119	2	2	.....	.....	.....	121	2	123	95	.....	17	...	5	.....	1	...	2	.....	2	2	1	.....	123	2	125	316	...	316	307½
1882-83	316	104	4	3	.....	1	.....	108	4	112	100	.....	5	...	4	.....	5	...	2	.....	.....	4	.....	.....	116	4	120	308	...	308	308 5/12
	2311	1438	18	10	.....	5	.....	1453	18	1471	701	.....	120	...	19	.....	15	...	11	....	306	14	1	.....	1264	18	1282	2497	...	2497	.....

N° 8.

Population du pénitencier durant l'exercice expiré le 30 juin 1882 :—

Le plus haut chiffre a été de 318 ; et le plus bas de 301. La moyenne quotidienne a été de $308\frac{1}{10}$. Voici les moyennes mensuelles :—

Juillet	1882.....	$312\frac{1}{2}$	Janvier	1883.....	$315\frac{1}{3}$
Août	"	$304\frac{1}{4}$	Février	"	$311\frac{2}{3}$
Septembre	"	298	Mars	"	$310\frac{1}{4}$
Octobre	"	$301\frac{3}{4}$	Avril	"	$312\frac{3}{4}$
Novembre	"	$303\frac{1}{4}$	Mai	"	$309\frac{1}{2}$
Décembre	"	$308\frac{1}{2}$	Juin	"	$311\frac{1}{2}$

N° 9.

STATISTIQUE criminelle, pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race.....	Blancs.....	108	4	112
		108	4	112
Etat civil....	Mariés.....	44	2	46
	Non mariés.....	64	2	66
		108	4	112
Age.....	Au-dessous de 20 ans...	21	1	22
	De 20 à 30.....	48	2	50
	De 30 à 40.....	21	.....	21
	De 40 à 50.....	9	.....	9
	De 50 à 60.....	5	.....	5
	Au-dessus de 60	4	1	5
		108	4	112
Education ...	Sachant lire seulement.	14	.....	14
	Ne sachant pas lire.....	31	1	32
	Sachant lire et écrire..	63	3	66
		108	4	112
Habitudes morales ...	Tempérants.....	60	2	62
	Intempérants.....	48	2	50
		108	4	112
Pays.....	Québec.....	81	3	84
	Angleterre.....	9	.....	9
	Etats-Unis.....	8	.....	8
	Irlande.....	3	1	4
	France.....	3	.....	3
	Ontario.....	1	.....	1
	Italie.....	1	.....	1
	Grèce.....	1	.....	1
	Allemagne.....	1	.....	1
		108	4	112

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Religion.....	Catholiques.....	92	3	95
	Anglicans.....	11	1	12
	Méthodiste.....	1	.....	1
	Luthérien.....	1	.....	1
	Presbytériens.....	3	.....	3
		108	4	112
Etat ou profession.....	Journaliers.....	36	4	40
	Cordonniers.....	10	.....	10
	Commis.....	8	.....	8
	Cordonniers.....	7	.....	7
	Menuisiers.....	5	.....	5
	Barbiers-coiffeurs.....	4	.....	4
	Fermiers.....	3	.....	3
	Plombiers.....	3	.....	3
	Cigariers.....	3	.....	3
	Forgerons.....	2	.....	2
	Bouchers.....	2	.....	2
	Boulangers.....	4	.....	4
	Tisserands.....	2	.....	2
	Peintres en bâtiments.	2	.....	2
	Charretiers.....	2	.....	2
	Cuisiniers.....	2	.....	2
	Jardiniers.....	1	.....	1
	Commerçant.....	1	.....	1
	Bijoutier.....	1	.....	1
	Maçon.....	1	.....	1
	Voilier.....	1	.....	1
	Machiniste.....	1	.....	1
	Mécanicien.....	1	.....	1
	Teneur de livres.....	1	.....	1
	Ferblantier.....	1	.....	1
	Sellier.....	1	.....	1
	Calfat.....	1	.....	1
	Pharmacien.....	1	.....	1
	Confiseur.....	1	.....	1
		108	4	112

N° 9.—Statistiques criminelles, pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crime	Larcin	61	2	63
	Vol sur la personne	8	.....	8
	Recel d'effets volés	6	1	7
	Vol de chevaux	5	.....	5
	Effraction nocturne	4	.....	4
	Vol d'une lettre à la poste	3	.....	3
	Faux	3	.....	3
	Meurtre	2	1	3
	Vol à main armée	2	.....	2
	Assaut	2	.....	2
	Incendie par malveill.	1	.....	1
	Vol d'argent	1	.....	1
	Abandon de sa femme.	1	.....	1
	Détournement	1	.....	1
	Agression avec intention de meurtre	1	.....	1
	Blessures infligées malicieusement	1	.....	1
	Larcin dans une église.	1	.....	1
	Homicide	1	.....	1
	Obtention d'argent par de faux prétextes	1	.....	1
	Félonie	1	.....	1
	Décharge d'arme à feu avec inten. de meurtre	1	.....	1
	Tentative de délivrance d'un prisonnier au pénitencier	1	.....	1
		108	4	112

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
District	Montréal	73	3	76
	Québec	14	1	15
	Saint-Hyacinthe	4	.....	4
	Saint-François	4	.....	4
	Richelieu	3	.....	3
	Arthabaska	3	.....	3
	Terrebonne	2	.....	2
	Bedford	2	.....	2
	Sherbrooke	2	.....	2
	Gaspé	1	.....	1
		108	4	112
Condamnation	2 ans	35	2	37
	3 do	41	2	43
	4 do	9	.....	9
	5 do	16	.....	16
	6 do	2	.....	2
	7 do	1	.....	1
	8 do	1	.....	1
	10 do	2	.....	2
	20 do	1	.....	1
		108	4	112

N° 10.

RELEVÉ des punitions infligées dans le pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Mois.	Mis aux cellules disciplinaires.	Fouettés.	Coups de fouets appliqués.	Mis à la chaîne.	Mis au pain et à l'eau	Au lit dur.	Privés de l'école.	Privés de partie de leurs réductions de peine.	Privés de lumière.	Réprimandés.
1882.										
Juillet	11	.....	.....	.....	.....	1	1	28	.....	41
Août	12	1	36	.....	.....	.....	1	25	.....	29
Septembre	7	.....	.....	1	.....	.....	2	23	.....	30
Octobre	7	.....	.....	.....	1	1	.....	15	2	45
Novembre	14	1	39	.....	.....	.....	1	12	4	50
Décembre	20	.....	.....	1	1	.....	3	20	2	43
1883.										
Janvier	6	.....	.....	6	.....	.....	1	33	.....	40
Février	12	.....	.....	1	.....	.....	2	32	.....	48
Mars	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	.....	41
Avril	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	35
Mai	11	3	83	1	.....	.....	.....	24	1	33
Juin	5	2	2	.....	.....	.....	.....	22	.....	27
Total	130	7	230	10	2	2	11	287	9	462

N° 11.—DEPENSE.

DT. LE GOUVERNEMENT DU CANADA en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, exercice expiré le 30 juin 1883. AV.

1883.		$ cts.	$ cts.
30 juin.....	Salaires	37,396 09	
	Allocations de retraite	278 01	
	Uniformes	2,868 01	
			40,542 11
	Entretien.		
30 juin....	Rations	19,853 97	
	Habillements	3,578 49	
	Allocations de voyage	776 00	
	Vêtements aux libérés	1,579 11	
	Couchage	188 71	
	Chapelles	256 08	
	Bibliothèques	278 14	
	Ecoles	67 14	
	Evasions	163 59	
	Hôpital	606 11	
	Transférement de détenus	159 07	
	Imprévus	570 18	
			28,076 59
	Dépenses d'exploitation.		
30 juin....	Chauffage	5,588 92	
	Eclairage	1,173 33	
	Réparations aux bâtiments	5,165 71	
	Entretien des machines	254 66	
	Dépôt d'armes	74 77	
	Cuisine	513 21	
	Ferme et étable	3,847 69	
	Papeterie	5 00	
	Bureau de la papeterie	293 10	
	Imprimeur de la reine	176 54	
			17,092 93
	Dépôt en remboursement	.....	11 48
			85,723 11

1882.		$ cts.	$ cts.
26 juillet...	Par mandat	400 00	
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,003 87	
31 août.....	do do	3,038 97	
29 sept.....	Comptes de juin	3,116 62	
29 do ...	Comptes de juillet	5,077 98	
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
7 oct.....	Comptes d'août	6,471 57	
24 do ...	Comptes de septembre	6,015 25	
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
27 nov.....	Comptes d'octobre	2,652 39	
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
30 déc.....	Comptes de novembre	5,805 41	
31 do	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
1883			
19 janv.....	Comptes de décembre	3,332 11	
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
21 février..	Comptes de janvier	2,096 08	
28 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
28 mars.....	Comptes de février	3,160 48	
31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
21 avril.....	Comptes de mars	3,430 16	
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
22 mai.....	Comptes d'avril	1,889 45	
13 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
20 juin.....	Comptes de mai	2,171 14	
30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,059 53	
30 do ...	Bureau de la papeterie et imp. de la reine	469 64	
27 juillet...	Comptes mensuels de juin	2,996 69	
			85,723 11

N° 12—REVENU.

Le gouvernement du Canada en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, exercice terminé le 30 juin 1883.

1882.	Dt.	$ cts.	1883.	Av.	$ cts.
8 août.	Traite en faveur de l'honorable receveur général	124 61	30 juin.	Boulangerie	59 26
11 sept.	do	74 91		Loyer	286 72
9 oct...	do	113 23		Atelier des cordonniers	128 24
7 nov..	do	106 22		Travail des détenus	107 73
7 déc..	do	124 74		Atelier des ferblantiers	26 02
				do menuisiers	158 54
1883.				Magasin	49 74
				Chantier des taill. de pierre	201 75
9 janv.	do	62 91		Ferme	155 22
6 fév...	do	131 86		Atelier des tailleurs	45 51
5 mars	do	71 67		Briqueterie	60 95
11 avril.	do	145 49		Département de l'économe	55 98
8 mai..	do	82 73		Atelier des relieurs	1 30
5 juin.	do	157 52		Forge	3 30
10 juil..	do	181 62		Fonds des visiteurs	37 25
		1,377 51			1,377 51

G. S. MALEPART,
Comptable.

N° 13.

Etat sommaire général de la valeur du travail exécuté dans le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Départements.	Jours.	Valeur.	Montant.
		Cts.	$ cts.
Bureau du comptable	295	50	147 50
Boulangerie	1,300	50	650 00
Forge	3,015	50	1,507 50
Atelier de reliure	62	50	31 00
Briqueterie	1,231½	50	615 75
Atelier des charpentiers et menuisiers	8,728	50	4,364 00
Chapelle, bibliothèque, etc., catholique	342	50	171 00
do do protestante	342	50	171 00
Atelier du mécanicien	612	50	306 00
Ferme, jardin, étables	6,001	50	3,000 50
Service de l'infirmerie	730	50	365 00
Atelier de cordonnerie	5,444½	50	2,722 25
Département de l'économe	16,273½	50	8,136 75
Chantier des taill. de pierre, maçonn., carr. et tramway, excavat.	29,590	50	14,795 00
Casseurs de pierre, cour à bois, divers ouvrages	6,344	50	3,172 00
Magasin	298	50	149 00
Atelier de couture	5,550½	50	2,775 25
Atelier des ferblantiers	1,826	50	913 00
Totaux	87,985	.....	43,992 50

N° 14.

COMPTE des frais d'entretien du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

	$ cts.	$ cts.
Dépense de l'exercice qui a fini le 30 juin 1883		85,253 47
Av. Revenu de l'exercice :—		
Boulangerie	59 26	
Loyer	286 72	
Atelier des cordonniers	128 24	
Travail des détenus	107 73	
Atelier des ferblantiers	26 02	
do menuisiers	158 54	
Magasin	49 74	
Chantier des tailleurs de pierre	201 75	
Ferme	155 22	
Atelier des tailleurs	45 51	
Briqueterie	60 95	
Département de l'économe	55 98	
Atelier des relieurs	1 30	
Forge	3 30	
Fonds des visiteurs	37 25	
		1,377 51
		83,875 96
Allocations de sortie aux libérés	776 00	
Vêtements aux libérés	1,579 11	
Transfèrement de détenus	159 07	
Entretien des machines	254 66	
Réparations aux bâtiments	5,165 71	
		7,934 55
		75,941 41
Valeur du travail des détenus :		
Bureau du comptable	147 50	
Boulangerie	650 00	
Forge	1,507 50	
Atelier de reliure	31 00	
Briqueterie	615 75	
Atelier des charpentiers et menuisiers	4,364 00	
Chapelle, bibliothèque, etc., catholique	171 00	
do do protestante	171 00	
Atelier du mécanicien	306 00	
Ferme, jardin, étables	3,000 50	
Service de l'infirmerie	365 00	
Atelier de cordonnerie	2,722 25	
Département de l'économe	8,136 75	
Chantier des taill. de pierre, maçonn., carrière et tramway, excavat.	14,795 00	
Casseurs de pierre, cour à bois, divers ouvrages	3,172 00	
Magasin	149 00	
Atelier de couture	2,775 25	
Atelier des ferblantiers	913 00	
		43,992 50
		31,948 91

Nombre moyen des détenus 309
Coût moyen de l'entretien par tête $245 77
Coût annuel de chaque détenu, déduct. faite de la valeur de son travail. 103 39

G. S. MALEPART,
Comptable.

No 15.

LISTE des immeubles du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1883.

	$ cts.		$ cts.
Maison du préfet et dépendances	10,700 00	Latrines	24 00
Carrière et 96 acres de terre	18,000 00	Glacière	175 00
Maison de brique et dépendances	3,000 00	Grange et cave aux racines	3,000 00
		Murs et tours de la prison	7,500 00
Aqueduc, égoûts et accessoires	10,500 00	Murs et clôtures de la ferme	2,000 00
Quai	1,000 00	Pont	600 00
62½ acres de terre	1,875 00	Une rangée de huit maisons avec étables, etc	10,000 00
Bâtiments sur ce dernier terrain :—		2 remises pour les machines à la carrière	75 00
Maison de pierre et dépendances	1,000 00	Une cabane	50 00
Hangar des tailleurs de pierre	800 00	5 guérites	50 00
Forge et hangar à charbon	500 00	Hangar pour le fer	30 00
Ateliers des charpentiers et menuisiers et des ferblant. et bâtim. de la mach.	2,500 00	Appentis en briques et guérites	4,000 00
Edifices du pénitencier	315,240 00	2 fourneaux à chaux	600 00
Etables	500 00	Porcherie	30 00
Remise des voitures, hangar aux harnais et à grain	300 00	Tramway et matériel roulant	10,050 00
2 abris de boyaux à incendie, $75	150 00	1 fontaine	400 00
Ateliers des cordonniers et des tailleurs	800 00	1 poteau d'amarrage	30 00
Boulangerie	24 00	Total	405,503 00

G. B. LAMARCHE, *garde-magasin.*
G. S. MALEPART, *comptable.* } *Evaluateurs.*

No 16.

LA FERME en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Désignation.	Prix.	Montant.	Désignation.	Prix.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Instruments agricoles, semences, outils, engrais, etc		599 38	3,700 boiss. pommes de terre	0 60	2,220 00
5,081 journées de détenus	0 50	2,540 50	1,500 " navets	0 50	750 00
1,310 do de chevaux	0 80	1,048 00	250 " panais	0 50	125 00
Salaire du fermier-jardinier		560 00	550 " carottes	0 50	275 00
2 gardes, salaire		900 00	240 " oignons	1 00	240 00
Balance		936 02	420 " betteraves	0 50	210 00
			400 " carottes à chevaux	0 25	100 00
			800 " avoine	0 50	400 00
			100 " orge	0 75	75 00
			65 " fèves	1 50	97 50
			12,000 têtes de choux	0 04	480 00
			Légumes hâtifs		250 23
			5,000 bottes de paille	0 05	250 00
			10,000 lbs. de lard	0 08	800 00
			200 gallons de lait	0 20	40 00
			Fournitures à pratiques		171 17
			400 charges de fumier	0 25	100 00
		6,583 90			6,583 90

EDWARD KENNY,
Fermier.

No 17.

LES ÉTABLES en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Détail.	Prix.	Montant.	Détail.	Prix.	Montant.
	Cts.	$ cts.		Cts.	$ cts.
Fourrage et divers		2,839 64	5,000 journées de chevaux	80	4,000 00
Salaire de 2 conduct. d'attelage		700 00			
920 journées de détenus	50	460 00			
Balance		0 36			
		4,000 00			4,000 00

EDWARD KENNY,
Fermier.

No 18.

ETAT des créances du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul au 30 juin 1883.

Bonnes	$88 15	
Mauvaises	546 14	
	$634 29	
Payé depuis	18 60	
Balance due		$615 69

GODEFROY LAVIOLETTE,
Préfet.

G. S. MALEPART,
Comptable.

1er octobre 1883.

N° 19.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL, décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice expiré le 1er juillet dernier.

L'état de ma santé m'ayant forcé de m'absenter du pénitencier pendant une grande partie de l'année, il me serait difficile d'entrer dans des détails sur les progrès spirituels accomplis par ceux dont j'ai la charge.

De plus, je sais qu'à certains égards, mes vues en ce qui concerne l'administration d'un pénitencier ne sont point en parfait accord avec celles des autorités constituées. Je crois donc qu'il vaut mieux pour moi garder le silence sur ce qui ne peut s'amender qu'avec le temps et l'expérience.

Je me borne à dire qu'il n'est point de classe qui plus que celle des criminels exige un traitement intelligent, et qu'on ne rencontre point souvent des hommes propres à appliquer ce traitement.

Pendant l'exercice, rien de bien important n'est venu à ma connaissance. La conduite des prisonniers à la chapelle a été bonne généralement. L'école n'a pas reçu tout l'encouragement qu'on aurait dû, à mon avis, lui donner. Cela a dépendu de circonstances en dehors de mon contrôle. Les livres de la bibliothèque ont toujours été fort recherchés.

La chapelle, une fois achevée, sera l'une des plus belles de celles attachées à nos institutions publiques.

Vous remerciant, monsieur l'inspecteur, de vos constants égards envers moi,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. LECLERC.
Prêtre.

. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers,
Canada.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1883.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL,
2 juillet 1883.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice qui a pris fin le 30 juin dernier.

Détenus inscrits sur les registres au 1er juillet 1882	41	
Entrés dans le cours de l'exercice	16	
Transféré de la chapelle catholique	1	
	—	58
Sortis à l'expiration de leur peine	15	
Graciés	2	
Evadés	1	
	—	18
Restant inscrit sur les registres		40

Communions religieuses des condamnés entrés au pénitencier et transférés dans le cours de l'exercice :

Eglise anglicane	11
" presbytérienne	4
" méthodiste	1
" luthérienne	1
	— 17

Je regrette d'avoir à dire que sur le nombre de ceux qui nous ont été envoyés quatre étaient des récidivistes. L'un d'eux était sorti du pénitencier depuis seize mois, deux depuis quatre et cinq mois et le quatrième depuis deux mois à peine. Dix ont reconnu qu'ils étaient coupables ; dix autres ont confessé qu'ils n'allaient que rarement aux lieux consacrés au culte divin ; cinq ont confessé qu'ils étaient ivrognes ; cinq autres ont reconnu qu'ils faisaient un usage modéré de boissons enivrantes. Sept étaient tempérants.

Les services religieux du dimanche ont été tenus régulièrement. Jusqu'à la fin de mars, j'ai donné d'utiles instructions religieuses deux fois par semaine. J'ai été empêché de les continuer parce que les prisonniers reçoivent maintenant leurs repas dans leurs cellules. Les malades et les réfractaires ont été dûment visités. J'ai fait l'inspection de l'école anglaise le deux mars et j'ai été bien satisfait de ses résultats.

MM. Louson et Budge de Montréal, de l'association chrétienne des jeunes gens, méritent beaucoup d'éloges pour le grand intérêt qu'ils prennent au bien spirituel et temporel des prisonniers. Les allocutions prononcées par ces deux messieurs sont très propres à édifier les détenus, et ils se prêtent avec beaucoup de bonté à donner assistance et à procurer du travail à ceux qui en ont besoin à leur sortie du pénitencier.

Les malades à l'infirmerie sont traités avec assiduité et bienveillance par le Dr Pominville, M. Manning, et un aide-infirmier, qui est lui-même prisonnier.

En terminant, je dois dire que non-seulement le gardien lui-même, employant ses longues journées à sa tâche ardue, mais encore tous ses subordonnés font, en somme, de leur mieux pour s'acquitter de leurs devoirs avec bonté et diligence.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN ALLAN,
Aumônier protestant.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 21.

RAPPORT DU CHIRURGIEN.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL,
26 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'année finissant le 30 juin 1883.

L'état sanitaire de ce pénitencier a été très bon. Je n'ai eu à traiter durant l'année qui vient de s'écouler aucune maladie épidémique ou contagieuse, et je suis heureux de dire que le nombre de malades admis à l'infirmerie a été moins grand pendant l'année dernière que dans les années précédentes.

Quatre détenus atteints d'aliénation mentale ont été transférés à l'asile des aliénés criminels de Kingston. Ces détenus, quoique paisibles, pouvaient devenir d'un moment à l'autre dangereux pour eux-mêmes et aussi pour leurs compagnons. Comme nous n'avons pas de place pour ces malades, j'ai cru devoir par prudence recommander leur transfert dans un asile où ils pourraient être traités avec plus d'avantage.

Deux détenus sont morts durant l'année : l'un de consomption (phthisie pulmonaire), l'autre avait été blessé mortellement dans une tentative d'évasion d'un coup d'arme à feu ; il est mort quelques minutes après avoir reçu la blessure.

Il y a eu de plus quelques accidents qui auraient pu avoir des conséquences graves. Mais heureusement ceux qui ont été victimes de ces accidents sont aujourd'hui parfaitement guéris.

Le nombre de prescriptions données journellement durant l'année a été de onze à douze.

Les tableaux ci-annexés, et qui ont été préparés avec soin, vous feront connaître le nombre de malades traités tant dans l'infirmerie que dans les cellules, le nombre d'accidents qui sont arrivés, et de plus le temps que ces malades ont passé à l'hôpital.

En finissant ce rapport, je dois donner au gardien del'hôpital (Mr Manning) l'éloge qu'il mérite pour sa bonté et les soins qu'il donne aux malades admis à l'infirmerie. Je remercie aussi les officiers en général pour l'aide qu'ils m'ont toujours donnée dans l'exercice de mes devoirs, et j'offre à Mr le préfet mes remercîments pour son exactitude à me procurer ce dont j'ai pu avoir besoin et aussi pour sa courtoisie dans les rapports officiels que j'ai eus avec lui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. T. POMINVILLE, M.D.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

RELEVÉ annuel des malades traités à l'infirmerie et dans les cellules du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Maladies.	En traitem. 1er juil. 1882	Entrés.	Sortis.	Décédés.	Restant.	Maladies.	En traitem. 1er juil. 1882	Entrés.	Sortis.	Décédés.	Restant, fin d'exercice.
						Report		220	220		
Acnée		3	3			Hypocondrie		2	2		
Abcès		18	18			Hydrocèle		1	1		
Antérite		1	1			Folie		4	*4		
Asthme		1	1			Jaunisse		1	1		
Blépharite		5	5			Lumbago		3	3		
Furoncles		4	4			Névralgie		13	13		
Bronchite		16	16			Ophthalmie	1	16	17		
Cardialgie		7	7			Orchites		3	3		
Chancre, vénérien		3	3			Panaris		4	4		
Choléra (sporadique)		2	2			Phthisie (pulmonaire)		3	2	1	
Contusion		14	14			Phynosis		1	1		
Coryza		2	2			Pleurodynie		4	4		
Diarrhée		56	56			Péritonite		1	1		
Dyspepsie		5	5			Pneumonie		2	2		
Dyssenterie		30	30			Prurigo		5	5		
Epilepsie		2	2			Pyrosis		17	17		
Epistaxis		2	2			Scrofule		1	1		
Erysipèle		1	1			Spermatorrhée		4	4		
Fistule à l'anus		1	1			Stricture de l'urèthre		10	10		
Gonorrhée		14	14			Syphilis secondaire		22	22		
Maladie de cœur		12	12			Scorbut		2	2		
Hernie		10	10			Gale		1	1		
Hémoptysie		1	1			Tonsilite		10	10		
Hémorrhoïdes		10	10			Urethritis		5	5		
A reporter		220	220			Total	1	355	355	1	

* Transféré à l'asile des aliénés, Kingston.

LISTE des accidents survenus aux détenus du penitencier de Saint-Vincent-de-Paul pendant l'exercice 1883.

Date.	Noms.	Où le détenu était employé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	N° de jours à l'infirme.	Observations.
1882.						
7 août	Cyrille Dugal	Forge	Entorse au pied	Faux pas	2	
28 sept	Flavien Roberge	Travaux de maçon	Contusion au pied	Chute d'une barre de fer	34½	
29 do	George Couillard	do do	do	Chute d'une pierre d'un charriot	3	
22 octobre	Glode Brishois	Chantier des tailleurs de pierres	Entorse au pied	Tombé d'un escalier dans la cave	10½	
31 do	Alfred Berubé	Travaux de maçon	Contusion au pied	Ecrasé sous la roue d'un charriot	5½	
16 nov.	Glode Brisbois	do do	Ophthalmie	En perforant une pierre au ciseau	46	Un éclat de pierre l'a atteint à l'œil.
24 do	Ephrem Valliers	do do	Contusion à la tête et blessure	Tombé sur une pierre	7	
1883.						
12 janvier	Isaïe Brulé	Atelier des charpentiers et menusiers.	Perte de l'ongle du pouce	Doigt blessé par une meule	34	
20 do	Leon Hogue	Carrière	Contusion au pied	Chute d'une pierre du haut d'une grue	7	
31 do	Joseph Hogue	Cour	Contusion	Tombé d'un toit de 30 pieds de hauteur	5	
24 mars	Henry Holden	Hangar à bois	Blessure à la cuisse	Blessé avec un outil	30	
7 avril	Michael Kilgallen	Tramway	Contusion aux deux jambes	Frappé à la jambe par une roue du tramway	44	
3 mai	Louis Leblanc	Chantier des tailleurs de pierres	Blessure à la tête	Coup porté par un officier avec un cadenas.	28	Ce prisonnier a été frappé au moment où il cherchait à s'évader.

J. T. POMINVILLE, M.D.,
Médecin du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

LISTE annuelle des décès arrivés à l'infirmerie du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul exercice 1882-83.

Nombre.	Noms.	Age.	Causes de la mort.	Entrés à l'infirmerie.	Morts.	Pays.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Remarques.
1287	J. B. Deragon.	23	Coup d'arme à feu	....	Instantanément.....	Canada....	Nil.	A été tué lorsqu'il cherchait à s'évader
1079	Hormidas Julien	26	Phthisie pulmonaire	28 oct. '82	4 janv. 1883.	do ...	68	

J. T. POMINVILLE, M.D.,

Chirurgien, Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

N° 22.

RAPPORT SUR L'ÉCOLE.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 30 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon premier rapport annuel sur l'administration de l'école de ce pénitencier, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Le nombre des prisonniers qui ont profité du privilège de suivre les classes pendant l'année, a été de 187, dont 47 ont été mis en liberté dans le cours de l'année. Seize de ces libérés ont pu trouver à gagner leur vie, grâce à l'instruction qu'ils avaient reçue ici ; les trente et un autres savaient lire et assez bien écrire et compter, à leur sortie.

Les prisonniers, pour la plupart, se montrent très désireux d'être admis à l'école. Ils recherchent généralement cette faveur, dès les premiers jours après leur arrivée, et la regardent comme un droit, à cause de leur emprisonnement. Aucun, cependant, n'est admis à l'école à moins de faire preuve de bonne conduite, et le préfet en a expulsés quelques-uns qui n'avaient point de dispositions à apprendre. Je dois dire ici que j'ai trouvé dans la personne du préfet une constante assistance et une bonté sans égale.

Les changements qui ont eu lieu de temps en temps dans les escouades de travailleurs et dans la nature de leurs travaux, ont nécessairement empêché un bon nombre de prisonniers d'assister à l'école, mais à présent que les travaux du dehors sont presque terminés, les absents vont pouvoir revenir aux classes, où ils devront, par un surcroît d'application, se mettre au niveau de ceux qui les ont dévancés.

J'ai lieu d'être satisfait de la conduite générale de mes élèves, sauf quelques exceptions, et de la disposition qu'ils montrent à apprendre ce qui leur est enseigné. Les progrès accomplis sont satisfaisants, si l'on prend en considération le peu de temps (une heure par jour) accordé à chaque écolier.

Pour rendre l'école attrayante, ajouter à son utilité, à sa grande influence moralisatrice, je recommande, si on veut bien me le permettre, de distribuer des livres en prix à ceux dont la conduite, la régularité, l'application et les progrès seraient notés par l'instituteur. Les prisonniers, plus encore que les autres hommes, sont susceptibles d'être stimulés par l'espoir d'une récompense; et plus celle-ci sera prochaine, plus grand sera l'effort fait pour l'obtenir.

Le révérend M. Allan a donné le certificat suivant, à la suite de sa visite du deux mars dernier :—

" J'ai visité aujourd'hui les quatre classes de langue anglaise à l'école du pénitencier, ces classes comprenant en tout vingt-quatre hommes, auxquels on enseigne l'é-

pellation, la lecture, l'écriture et l'arithmétique. J'ai constaté qu'ils ont bien profité des leçons que l'instituteur prend évidemment beaucoup de peine à leur donner."

JOHN ALLAN,
Aumônier protestant.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 2 mars 1883.

Le révérend père Leclerc a été empêché par le mauvais état de sa santé d'accompagner l'aumônier protestant dans cette visite.

Je saisis l'occasion qui m'est offerte d'offrir à ces deux messieurs et à tous les officiers avec qui j'ai eu des rapports, mes sincères remerciements pour leur constante bienveillance et l'assistance qu'ils m'ont prêtée pendant l'année.

Le tableau ci-joint indique les matières enseignées chaque jour et la division de ces matières.

Le nombre total des détenus qui ont suivi l'école a été de 105.

La moyenne de la présence quotidienne a été de 70.

BIBLIOTHÈQUE CATHOLIQUE.

La bibliothèque est très appréciée par les détenus, surtout par ceux qui suivent l'école. Sur 308 détenus, 200 ont la permission de recevoir des livres; 108 ne savent pas lire.

La bibliothèque est entretenue en bon ordre; les livres sont réparés et reliés par mes deux assistants.

La bibliothèque contient:—

Volumes français	620
Volumes anglais	405
Total	1,025

Le nombre moyen des livres délivrés deux fois par semaine est de 150.

Les employés ont le privilège d'avoir des livres de la bibliothèque, sous les mêmes règlements que les détenus.

J. T. DORAIS.
Maître de l'école.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

DIVISION des sujets.

—	Classe anglaise. — 9 à 10 a.m.	Classe française. — 10 à 11 a.m.	Classe française. — 2 à 3 p.m.	Classe anglaise. — 3 à 4 p.m.
Lundi	Lecture, épellation et dictée.	Lecture et épellation.	Lecture, épellation et dictée.	Lecture, épellation et dictée.
Mardi	Tables de multiplication et arithmétique.	Tables de multiplication et arithmétique.	Tables de multiplication et arithmétique.	Tables de multiplication et arithmétique.
Mercredi	Ecriture	Ecriture	Ecriture	Ecriture.
Jeudi	Lecture, épellation et dictée.	Lecture, épellation et dictée.	Lecture, épellation et dictée.	Lecture, épellation et dictée.
Vendredi	Ecriture	Ecriture	Ecriture	Ecriture.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN, 1883.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon troisième rapport annuel sur l'administration de ce pénitencier, avec les états ordinaires, pour l'exercice expiré le 30 juin, 1883.

La conduite du personnel sous mes ordres a été satisfaisante, et je puis me louer de ce que, malgré les difficultés qui accompagnent l'organisation et la régie d'un pénitencier, vous n'ayez encore été appelé depuis l'ouverture de cette institution en 1880 à prendre connaissance d'aucun différend grave entre les employés du service. J'espère que la bonne entente, si essentielle aux meilleurs intérêts de l'institution, continuera toujours de régner parmi nous.

La conduite des prisonniers n'a pas été moins bonne que l'an dernier; elle a même été meilleure. Je suis convaincu que les nouvelles réductions de peines auront un excellent effet pour le maintien de la discipline. Il y a eu trois tentatives d'évasion; dans l'un de ces cas, le malheureux fugitif a été tué raide d'un coup de feu. Après une enquête minutieuse, le jury du coroner a justifié l'agent d'avoir fait usage de son arme. Les deux autres tentatives d'évasion n'ont pas eu de suite, les fugitifs ayant été repris sur-le-champ. Nous avons lieu de nous féliciter de n'avoir pas à signaler un plus grand nombre de ces tentatives, si nous réfléchissons qu'il n'existe pas en Amérique un seul établissement pénitentiaire qui, relativement à sa population, emploie autant de prisonniers que le nôtre à des travaux en dehors de l'enceinte des murs, et qui soit d'ailleurs dans des conditions aussi peu sûres contre les évasions.

La dépense totale de l'année a été de $41,709.43, ce qui laisse sur nos estimations une balance disponible de $535.87. Le transport de prisonniers de Halifax à Kingston, avant l'ouverture de notre prison, et quelques autres déboursés imprévus, figurent à la dépense pour une somme de $810. Je puis dire en toute vérité que l'administration a été conduite avec une vigilante économie.

Les travaux suivants ont été exécutés par les détenus depuis mon dernier rapport: une bonne maison d'habitation pour le mécanicien; une grange grande et commode, avec serre à légumes, dont on avait bien besoin; grillages aux portes et fenêtres de l'infirmerie; tuyaux à eau posés entre le corps principal du bâtiment et les maisons des officiers; prises d'eau installées pour le service d'incendie. Lorsqu'on aura construit le nouveau réservoir (dont la capacité doit être de 200,000 gallons) et lorsque les tuyaux défectueux auront été renouvelés, ce qui est déjà commencé, nous aurons un excellent service pour les cas d'incendie. Les caves des maisons d'habitation des officiers sont achevées et pourvues de tuyaux d'égoût qui débouchent dans le canal collecteur. Les maisons et les bâtiments dépendant de la prison sont munis d'échelles; les chambres de bain sont installées. Tous les effets d'habillement pour les prisonniers ont pu être confectionnés ici. Il s'est fait beaucoup de travail dans l'atelier des mécaniciens. On a remis à neuf la machine à vapeur reçue du pénitencier de St-Jean, et beaucoup d'autres ouvrages ont été exécutés dans le bâtiment et pour les machines. J'espère que la scierie sera bientôt mise en marche. Notre chapelle a été grandement améliorée. La cloison qui la divisait a été enlevée, de sorte que le local dans toute sa grandeur peut servir pour les exercices des deux croyances. Cette chapelle a été peinte à neuf. Ces améliorations ont été faites par les prisonniers eux-mêmes, sous la direction des chapelains.

Vous verrez par les états ci-joints que ces divers ouvrages ne forment qu'une partie de la main-d'œvre fournie par les détenus dans les industries variées qu'ils ont à exercer.

Les produits de la ferme excèdent de beaucoup ceux de l'an dernier, et je me suis appliqué par tous les moyens en mon pouvoir à développer les opérations agricoles. J'ai acheté l'an dernier quatre-vingts moutons; sur ce nombre j'en ai

hiverné soixante, qui ont produit 295 livres de laine et ont donné soixante agneaux. J'ai l'intention d'augmenter le troupeau l'automne prochain et de garder 200 brebis ; l'élevage des bêtes ovines sera d'un excellent rapport; une grande partie de nos terres convient très bien pour ce genre d'élevage.

L'état sanitaire a été satisfaisant. Notre infirmerie suffit pour les cas ordinaires de maladie parmi les prisonniers, mais elle est mal pourvue de moyens de sûreté contre les évasions ; il faut y tenir constamment un garde en service. Je recommande d'approprier deux grandes cellules dans l'aile neuve en construction pour la sûre détention, en cas de maladie, des prisonniers qui ont à subir une longue condamnation et de ceux qu'on soupçonnerait de feindre la maladie dans le dessein de s'évader. Par cette nouvelle disposition on obvierait à la nécessité d'une surveillance spéciale.

Le nombre des prisonnières est resté le même pendant l'année, cinq en tout. Pour que la discipline soit ce qu'elle doit être dans cette branche de l'institution, il faut nécessairement que les prisonnières soient tenues dans des cellules séparées. Il n'y a ici pour cellules que deux chambres. Si le nombre des prisonnières venait à augmenter, il deviendrait urgent d'apporter des changements dans le local, qui ne peut cependant s'y prêter que difficilement, à cause de la division de l'édifice. A votre prochaine visite, vous jugerez par vous-même de la situation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

BLAIR BOTSFORD,
Préfet.

J. G. MOYLAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

No. 1—REVENU.

DT. LE GOUVERNEMENT DU CANADA en compte avec le Pénitencier de Dorchester, pendant l'année expirée le 30 juin, 1883. AV.

1882.		$ cts.	$ cts.	1883.		$ cts.	$ cts.
31 juillet..	Dépôt au crédit de l'honorable receveur général	35 00		30 juin.....	Atelier des cordonniers	305 99	
31 août.....	do do ...	26 85			do charpentiers et menuisiers....	34 35	
30 sept	do do ...	48 50			do forgerons.....	15 73	
31 octobre	do do ...	38 85			do tailleurs	7 05	
30 nov.....	do do ...	61 26			Chantier des maçons.....	5 10	
31 déc.....	do do ...	51 95			Ferme.....	692 44	
1883.					Econome.....	8 27	
					Travail des détenus.....	32 15	
31 janvier.	do do ...	88 26					
28 février..	do do ..	44 53					
31 mars.....	do do ...	454 96					
30 avril....	do do ...	39 07					
31 mai.....	do do ...	32 16					
30 juin.....	do do ...	179 69					
			1,101 08				1,101 08

JOHN A. GRAY,
Comptable.

BLAIR BOTSFORD,
Préfet.

No. 2—DÉPENSE.

Dt. Le Gouvernement du Canada, en compte avec le Pénitencier de Dorchester, pendant l'année expirée le 30 juin, 1883. Av.

1883.		$ cts.	$ cts
30 juin	Personnel :		
	Salaires	24,293 04	
	Gratifications de retraite	608 68	
	Uniformes	1,553 10	
			26,454 82
	Entretien :		
	Rations	5,730 92	
	Habillement des détenus	1,777 20	
	Allocations de voyage	202 50	
	Vêtements de sortie	380 30	
	Couchage	113 68	
	Enterrements	34 32	
	Chapelles	150 67	
	Bibliothèques	6 25	
	Ecoles	1 22	
	Evasions	6 60	
	Infirmerie	255 43	
	Imprévu	340 90	
			8,999 99
	Exploitation :		
	Chauffage	2,127 00	
	Eclairage	418 67	
	Réparations aux bâtiments	497 84	
	Entretien des machines	343 10	
	Dépôt d'armes	32 02	
	Cuisine	200 01	
	Papeterie	35 18	
	Imprimeur de la Reine	19 56	
	Ferme et étables	1,583 04	
			5,256 72
	Industries :		
	Transfèrement de prisonniers à Dorchester en 1880		235 04
	Dépôt de remboursement, N° 663		810 45
			103 47
			41,860 49

1883.		$ cts.	$ cts.
30 juillet..	En caisse pour les imprévus	400 00	
31 do ...	Feuille officielle des salaires, n° 1	2,022 25	
31 août.....	do do n° 14	2,022 25	
9 sept.....	Mandats de paiements, comptes de juillet.	584 36	
22 do ...	do comptes d'août...	1,245 39	
30 do ...	Feuille officielle des salaires, n° 30	2,022 25	
30 oct.....	Mandats de paiements, comptes de sept..	722 39	
31 do	Feuille officielle des salaires, n° 40	2,022 25	
14 nov.....	Mand. de paiements, comptes d'octobre..	2,111 17	
30 do	Feuille officielle des salaires, n° 58	2,022 25	
13 dec.....	Mand. d. paiements, comptes de novembre	2,036 20	
31 do	Feuille officielle des salaires, n° 73	2,022 25	
1883.			
22 janvier.	Mand. de paiements, comptes de décembre	1,577 63	
31 do	Feuille officielle des salaires, n° 87	2,022 25	
15 février.	Mand. de paiements, comptes de janvier.	1,163 62	
28 do ...	Feuille officielle des salaires, n° 98	2,022 25	
28 mars....	Mand. de paiements, comptes de février...	2,139 65	
31 do ...	Feuille officielle des salaires, n° 114	2,022 25	
17 avril ...	Mand. de paiements, comptes de mars	844 41	
30 do ...	Feuille officielle des salaires, n° 131	2,022 25	
17 mai.....	Mand. de paiements, comptes d'avril	911 46	
31 do	Feuille officielle des salaires, n° 147	2,022 25	
18 juin.....	Mand. de paiements, comptes de mai	2,311 64	
30 do	Feuille officielle des salaires, n° 167	2,047 25	
17 juillet..	Mand. de paiements, comptes de juin	1,422 98	
17 do ...	Bureau de la papeterie	28 03	
17 do ...	Imprimeur de la Reine	19 56	
			41,860 49

Blair Botsford,
Préfet.

JOHN A. GRAY,
Comptable.

N° 3.

LISTE des employés du pénitencier de Dorchester, au 1er juillet 1883, avec indication des appointements, de l'âge, etc.

Nom.	Grade.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.
		$		
Blair Botsford	Préfet	2,000	62	22 juin 1879
John B. Forster	Sous-préfet	1,200	41	22 juin 1879
John A. Gray	Comptable	1,000	30	1er sept. 1880
Robert Mitchell	Médecin	1,200	48	1er juillet 1880
Rév. R. Simonds	Aumônier protestant	550	60	1er do 1880
Rév. E. E. Labbé	do catholique	550	40	1er do 1880
George Keeffe	Cardien-chef	800	60	1er déc. 1861
John Fraser	Garde-magasin	700	46	1er juillet 1880
Charles Ross	Econome	700	48	1er nov. 1867
Robert J. Cooke	Ingénieur-mécanicien	800	32	1er juillet 1880
Mme Chipman	Matrone	500	61	1er do 1880
MmeKeeffe	Sous-matrone	300	53	1er janv. 1865
Patrick McGowan	Infirmier-chef	600	41	1er juillet 1880
Thomas Short	Cordonnier	600	28	1er do 1880
Charles Miller	Menuisier, instructeur	700	35	1er mars 1868
John Downey	Forgeron do	700	44	1er mai 1868
William Fegan	Maçon do	700	49	1er do 1876
Nathan Tattrie	Cordonnier do	600	40	1er sept. 1877
Herbert S. Pipes	Fermier et jardinier	600	28	1er juin 1881
William Hogan	Gardien	550	43	1er janv. 1869
Henry Godsoe	do	550	50	1er août 1869
John Johnston	do	550	41	20 mars 1871
James McDougall	Messager	500	42	1er janv. 1873
Richard Umlah	Garde	500	66	1er mai 1872
Robert Earle	do	500	43	3 octobre 1872
Samuel Barnes	do	500	46	1er janv. 1874
Charles N. Derrah	do	500	37	1er juillet 1878
William Alexander	do	500	37	1er do 1880
Robert V. Greenwood	do	500	45	1er do 1880
Patrick Shea	do	500	34	1er do 1880
John Corcoran	do	500	35	1er do 1880
Vital Légere	do	500	38	1er do 1880
Patrick Connell	do	500	32	1er do 1880
Jude Cormier	do	500	46	8 novemb. 1881
Robert Colburn	do	500	26	1er août 1881
Alexander McNeil	do	500	25	15 mars 1882
James Luther	do	500	44	9 mai 1882
James A. Lane	do	500	36	1er juillet 1880
Joseph LeBlanc	do	500	35	1er mai 1883
Robert Wathen	do	500	23	1er juin 1883
Willard Hutchinson	do	500	46	16 juillet 1883
Adolphus Allain	Charretier	350	27	1er mai 1883

N° 4.

MOUVEMENT du pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

—	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Population à minuit le 30 juin 1882	96	5	101			
Reçus depuis—						
Des prisons communes	57	.....	57			
				153	5	158
Sortis depuis						
Par expiration de la peine	25	.....	25			
Graciés	3	.....	3			
Décédés	5	.....	5			
				33	.....	33
Restant à minuit le 30 juin 1883		.....	.....	120	5	125

N° 5.

STATISTIQUE criminelle des prisonniers reçus au pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.	—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blancs	53	.....	53	Religion	Catholiques	18	.....	18
	De couleur	4	.....	4		Anglicans	19	.....	19
						Baptistes	8	.....	8
		57	.....	57		Méthodistes	7	.....	7
						Presbytériens	5	.....	5
Etat civil	Mariés	15	.....	15			57	.....	57
	Non mariés	40	.....	40					
	Veufs	2	.....	2					
					Crime	Larcin	22	.....	22
		57	.....	57		Effract. noct. et larcin	14	.....	14
						Spoliation de lettres confiées à la poste	5	.....	5
Age	Au-dessous de 15 ans	4	.....	4		Incendie	3	.....	3
	De 15 à 20 ans	20	.....	20		Coups de feu sur constable à l. poursuite	2	.....	2
	De 20 à 30	19	.....	19		Agression	3	.....	3
	De 30 à 40	7	.....	7		Parjure	1	.....	1
	De 40 à 50	3	.....	3		Coup de feu avec intention de meurtre	1	.....	1
	De 50 à 60	1	.....	1		Obstacle mis sur voie d'un chemin de fer	1	.....	1
	Au-dessus de 60 ans	3	.....	3		Faux	1	.....	1
		57	.....	57		Emeute	1	.....	1
Origine	Nouvelle-Ecosse	22	.....	22		Crime contre nature	1	.....	1
	Nouveau-Brunswick	17	.....	17		Bigamie	1	.....	1
	Ile du Prince-Edouard	6	.....	6		Vol de chevaux	1	.....	1
	Terreneuve	2	.....	2					
	Etats-Unis	3	.....	3			57	.....	57
	Angleterre	4	.....	4					
	Indes	2	.....	2	Etat ou profession.	Peintres en bâtiments	2	.....	2
	Antilles	1	.....	1		Charpentiers	2	.....	2
						Cordonniers	2	.....	2
		57	.....	57		Commis	2	.....	2
						Maçon	1	.....	1

N° 5.

STATISTIQUE criminelle des prisonniers reçus au pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Occupation	Armurier	1	.....	1
	Arpenteur	1	.....	1
	Journaliers	46	.....	46
		57	.....	57
Province.	*Comté.*			
N.-Ecosse	Halifax	9	.....	9
	Annapolis	4	.....	4
	Colchester	4	.....	4
	Hants	2	.....	2
	Cumberland	2	.....	2
	Yarmouth	1	.....	1
	Shelburne	1	.....	1
	Du Roi	1	.....	1
	Lunenbourg	1	.....	1
	Pictou	1	.....	1
	Digby	1	.....	1
		27	.....	27
Nouveau-Brunswick	Saint-Jean	10	.....	10
	Westmoreland	4	.....	4
	York	4	.....	4
	Du Roi	2	.....	2
	Ristigouche	1	.....	1
	Charlotte	1	.....	1
	Kent	1	.....	1
	Carlton	1	.....	1
	Madawaska	1	.....	1
		25	.....	25

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Province.	*Comté.*			
Ile du P.-E.	De la Reine	5	.....	5
Total par provinces	Nouvelle-Ecosse	27	.....	27
	Nouveau-Brunswick	25	.....	25
	Ile du Prince-Edouard.	5	.....	5
		57	.....	57
Condamnations	2 ans	29	.....	29
	3 do	7	.....	7
	4 do	5	.....	5
	5 do	5	.....	5
	6 do	1	.....	1
	7 do	3	.....	3
	8 do	1	.....	1
	10 do	2	.....	2
	15 do	1	.....	1
	20 do	2	.....	2
	Pour la vie	1	.....	1
		57	.....	57
Cour	Cour suprême	45	.....	45
	Cour de comté	12	.....	12
		57	.....	57

N° 6.

STATISTIQUE criminelle des prisonniers restant au pénitencier de Dorchester, le 30 juin 1883.

—	—	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blancs	105	3	108
	De couleur	12	2	14
	Sauvages	2	.....	2
	Lascar	1	.....	1
		120	5	125
Etat civil	Non mariés	84	3	87
	Mariés	30	.....	30
	Veufs	6	2	8
		120	5	125
Age	Au-dessous de 15 ans	4	.....	4
	De 15 à 20 ans	30	.....	30
	De 20 à 30 do	48	3	51
	De 30 à 40 do	20	1	21
	De 40 à 50 do	10	.....	10
	De 50 à 60 do	5	1	6
	Au-dessus de 60 ans	3	.....	3
		120	5	125
Origine	Nouvelle-Ecosse	46	3	49
	Nouveau-Brunswick	45	2	47
	Ile du Prince-Edouard	11	.....	11
	Québec	1	.....	1
	Terreneuve	2	.....	2
	Etats-Unis	4	.....	4
	Angleterre	6	.....	6
	Irlande	1	.....	1
	Ecosse	1	.....	1
	Antilles	1	.....	1
	Indes Orientales	2	.....	2
		120	5	125
Religion	Catholiques romains	35	4	39
	Anglicans	37	1	38
	Baptistes	22	.....	22
	Méthodistes	13	.....	13
	Presbytériens	12	.....	12
	Aucune religion	1	.....	1
		120	5	125
Crime	Larcin	44	3	47
	Effraction de magasin et larcin	19	1	20
	Infligé des blessures graves	7	.....	7
	Incendie	5	.....	5
	Meurtre	4	1	5
	Crime contre nature	4	.....	4
	Bigamie	4	.....	4

—	—	Hommes.	Femmes.	Total.
Crime	Spoliation d'une lettre à la poste	4	.....	4
	Agression	3	.....	3
	Vol de bestiaux	3	.....	3
	Vol de moutons	3	.....	3
	Faux	3	.....	3
	Blessé constables pour échap. à l'arrestation	2	.....	2
	Dommages malicieux à un immeuble	2	.....	2
	Vol à main armée	2	.....	2
	Effraction nocturne	2	.....	2
	Homicide	1	.....	1
	Vol de chevaux	1	.....	1
	Coup de feu	1	.....	1
	Détournement	1	.....	1
	Bris de prison	1	.....	1
	Mise en circulation de papier faux	1	.....	1
	Parjure	1	.....	1
	Obstacles mis snr voie de chemin de fer	1	.....	1
	Participation à émeute	1	.....	1
		120	5	125
Occupation.				
	Journaliers	86	.....	86
	Cordonniers	7	.....	7
	Meubliers	4	.....	4
	Fermiers	3	.....	3
	Charpentiers	3	.....	3
	Peintres en bâtiments	3	.....	3
	Charpent. de navires	2	.....	2
	Matelots	2	.....	2
	Commis	2	.....	2
	Ferblantiers	1	.....	1
	Médecin vétérinaire	1	.....	1
	Tonnelier	1	.....	1
	Maçon	1	.....	1
	Armurier	1	.....	1
	Machiniste	1	.....	1
	Arpenteur	1	.....	1
	Boucher	1	.....	1
	Femmes	.....	5	5
Province.	*Comté.*	120	5	125
N.-Ecosse	Halifax	18	.....	18
	Annapolis	11	.....	11
	Pictou	6	1	7
	Colchester	4	.....	4
	Du Roi	3	.....	3
	Hants	2	.....	2
	Cumberland	2	.....	2
	Cap-Breton	1	.....	1
	Guysboro'	1	2	3
	Yarmouth	1	.....	1
	Shelburne	1	.....	1
	Lunenburg	1	.....	1

No. 6.

STATISTIQUE criminelle des prisonniers restant au pénitencier de Dorchester, le 30 juin 1883.

—	—	Hommes.	Femmes.	Total.
Province.	*Comté.*			
N.-Ecoss.....	Digby	1	.....	1
		52	3	55
Nouveau-Brunswick ..	Saint-Jean	20	1	21
	Westmoreland.....	13	.....	13
	York.....	7	.....	7
	Du Roi.....	6	.....	6
	Carleton	6	.....	6
	Northumberland	2	.....	2
	Gloucester	1	1	2
	Albert	1	.....	1
	De la Reine.....	1	.....	1
	Ristigouche	1	.....	1
	Charlotte	1	.....	1
	Kent	1	.....	1
		60	2	62
Ile du P.-E..	De la Reine.....	7	.....	7
	Du Prince.....	1	.....	1
		8	.....	8

—	—	Hommes.	Femmes.	Total.
Total par province.	Nouvelle-Ecosse	52	3	55
	Nouveau-Brunswick....	60	2	62
	Ile du Prince-Edouard.	8	.....	8
		120	5	125
Condamnations	2 ans	25	3	28
	2 do et 1 mois.....	2	.....	2
	2½ do	8	.....	8
	3 do	28	1	29
	4 do	14	.....	14
	5 do	17	.....	17
	6 do	4	.....	4
	6½ do	1	.....	1
	7 do	6	.....	6
	8 do	2	.....	2
	10 do	5	.....	5
	14 do	1	.....	1
	15 do	2	.....	2
	20 do	2	.....	2
	Pour la vie.....	3	1	4
		120	5	125
Cour	Suprême	87	4	91
	De comté	33	1	34
		120	5	125

N° 7.

DISTRIBUTION des détenus au pénitencier de Dorchester, le 30 juin 1883.

Emploi.	Nombre.	Emploi.	Nombre.
Atelier des machines	10	Service de la prison	7
do des menuisiers et charpentiers	11	Ferme et étables	16
do des cordonniers	5	Cuisine et réfectoire	8
do des tailleurs	4	Malades	3
Forges	3	Inoccupés	17
Chantier des maçons	7	Departement des femmes	5
Nivellement de la route	16		
Buanderie	6	Total	125
Nivellement du terrain devant les résidences des officiers	7		

N° 8.

LISTE des détenus du pénitencier de Dorchester qui ont été graciés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Patrick McDonald	Coup de cout. avec intent. de meurtre.	Inverness, C.-B.
2	George Beaulieu	Effraction et larcin	Madawaska, N.-B.
3	David Hurd	Effraction nocturne et vol.	Truro, N.-E.

N° 9.

LISTE des récidivistes au pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

No.	Nom.	Réincarcération.
1	Charles Stewart	1re réincarcération.

N° 10.

RELEVÉ sommaire des punitions infligées, dans le pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Mois.	Mis au cachot.	Mis au pain et à l'eau.	Privés de l'école.	Privés de lumière.	Privés de l'usage de la bibliothèque.	Privés de tabac.	Réprimandés et admonestés.
1882.							
Juillet	1	1	.....	.....	.....	.....	.....
Août	4	4	.....	.....	.....	.....	1
Septembre	1	1	.....	.....	.....	.....	1
Octobre	13	13	.....	.....	.....	.....	6
Novembre	9	9	.....	.....	.....	.....	4
Décembre	8	8	8	8	.....	6	1
1883.							
Janvier	6	6	.....	6	.....	6	.....
Février	5	5	2	3	.....	2	.....
Mars	7	7	2	5	.....	3	17
Avril	1	1	.....	.....	.....	.....	2
Mai	5	5	.....	.....	.....	.....	3
Juin	6	6	.....	.....	.....	.....	2
	66	66	12	22	.....	17	37

N° 11.

LISTE des prisonniers décédés au pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Augustus Keeling	Dommage malicieux à un immeuble	Pictou, N.-E.
2	George Stewart	Viol	Fredericton, N.-B.
3	Daniel Cameron	Larcin	Guysboro', N.-E.
4	Charles Perry	Vol à main armée	Hampton, N.-B.
5	William White	Agression	Charlottetown, I.P.E

N° 12.

ETAT des rémissions de peine gagnées par les détenus du pénitencier de Dorchester qui ont été libérés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Nombre.	—	Jours.	Nombre.	—	Jours.
1	Détenu a gagné	62	1	Détenu a gagné	104
1	do	67	1	do	117
2	Détenus ont gagné	69	1	do	120
1	Détenu a gagné	72	1	do	123
14	Détenus ont gagné	77	1	do	128
1	Détenu a gagné	89	1	do	195
2	Détenus ont gagné	96	1	do	216

N° 13.

TABLEAU de la valeur du travail exécuté dans le pénitencier de Dorchester pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Départment.	Commandes du dehors.	Pour les officiers.	Pour le département des travaux publics.	Pénitencier de Dorchester.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Atelier des cordonniers	105 27	45 60	.....	160 17	311 04
do charpentiers et menuisiers	33 89	114 25	353 00	968 25	1,469 39
do forgerons	9 25	.....	31 40	449 87	490 52
do tailleurs	6 82	.....	.....	412 99	419 81
do maçons	5 10	.....	1,113 00	175 00	1,293 10
do machines	.....	.....	1,358 00	.....	1,358 00
Aqueduc	.....	.....	1,034 00	.....	1,034 00
Total	160 33	159 85	3,889 40	2,166 28	6,375 86

—	Nombre de jours.	Valeur de la journée.	Montant.	
		Cts.	$ cts.	
Ferme	2,644	40	1,053 60	
Etables et conduite d'attelages	1,794	40	717 60	
Coupe de bois	1,063	40	425 20	
Cuisine et service du réfectoire	2,253	40	901 20	
Buanderie	1,267	40	506 80	
Badigeonnage à la chaux	443	40	177 20	
Porcherie	338	40	135 20	
Carrière	559	40	223 60	
Nivellement de la cour et des chemins	849	40	339 60	
Construction d'une serre à légumes	1,370	40	548 00	
Chauffeurs	516	40	206 40	
Enlèvement de la neige	177	40	70 80	
Sciage de bois	118	40	47 20	
Charriage de charbon et de glace	131	40	52 40	
Divers travaux à la prison	1,471	40	588 40	5,993 20
Total	.....	.....	.....	12,369 06

N° 14.

PRODUITS de la ferme du pénitencier de Dorchester, exercice expiré le 30 juin 1883.

Quantité.	—	Valeur.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
55	Tonnes de foin anglais	8 00	440 00
40	do *broadleaf*	4 00	160 00
2,066	Boisseaux de pommes de terre	.....	625 30
840	do navets	0 25	210 00
30	do carrottes	0 50	15 00
7	do betteraves	0 60	4 20
100	do avoine	0 50	50 00
60	do orge	0 60	36 00
58	do sarrasin	0 70	40 60
295½	Livres de laine vendues	0 32½	95 49
4	Paires de bœufs vendues	.....	390 00
25	Jeunes porcs vendus	.....	58 00
3,117	Livres de lard	.....	267 17
378	Livres de mouton	.....	26 46
46½	Cordes de bois vendues	.....	81 50
21	do consommées	2 00	42 00
	Pâturage	.....	146 33
	Total	.....	2,688 05

JOHN A. GRAY,
Comptable.

N° 15.

RAPPORT ANNUEL DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 2 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon troisième rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Je dois vous dire d'abord que l'office divin a été régulièrement célébré tous les dimanches dans la chapelle du pénitencier; que tous les prisonniers confiés à ma charge y ont assisté; qu'ils ont manifesté un respect et une piété exemplaires dans leur tenue pendant la messe et qu'ils ont suivi les instructions avec une attention digne d'éloges.

Depuis l'ouverture de cette institution, une chose avait manqué à la solennité du culte : nous n'avions personne pour le chant et la musique, et je disais une messe basse le dimanche. M. Jos. T. LeBlanc ayant été dernièrement nommé garde, madame LeBlanc s'est dévouée à la tâche de former un chœur. Elle y a réussi, et un chœur nombreux et déjà exercé fait à présent du chant et de la musique à la messe le dimanche. Nous pourrions aussi avoir les vêpres le dimanche après-midi, si nous avions une chapelle séparée. Un service religieux le dimanche après-midi serait une consolation et un bienfait pour ces pauvres prisonniers, qu'on tient enfermés dans leurs cellules, vu l'état de choses actuel, de 10 heures du matin jusqu'au soir. Le département, je l'espère, reconnaîtra l'importance et trouvera les moyens de procurer à chaque croyance un local séparé pour les exercices du culte. La chapelle a été réparée et embellie, l'hiver dernier : on l'a peinte à neuf; l'autel a été décoré, etc.

Le 1er juin, nous avons eu la visite de notre excellent évêque monseigneur Sweeney, qui, dans des termes appropriés à la circonstance, a rappelé aux prisonniers la nécessité de se reformer et de s'appliquer à faire servir au bien de leurs âmes les privations de leur captivité.

Nous avons eu deux décès à enregistrer dans le cours de l'année : Daniel Cameron, mort après deux semaines de maladie, malgré les soins assidus de notre habile médecin, et Charles Perry, qui a trouvé la mort en cherchant la liberté. L'un des gardes lancés à la poursuite du fugitif a tiré sur lui et l'a atteint d'une balle au cœur ; la mort a été instantanée. Je m'abstiens de tout commentaire sur cette triste affaire, je dois m'en rapporter au verdict du jury du coroner, qui n'a porté aucun blâme contre personne.

A l'exception de cette fatale tentative d'évasion, la discipline a été excellente pendant l'année.

Les officiers sont polis et obligeants pour tout le monde et se dévouent à bien remplir leurs devoirs. Leur bonne conduite et leur obligeance sont dus certainement, dans une grande mesure, à la condescendance et au tact de notre digne préfet.

Le mouvement des prisonniers catholiques pendant l'année a été comme suit : —

Détenus au premier juillet 1882 :		
Hommes	33	
Femmes	4	
	—	37
Entrés dans le cours de l'exercice :		
Hommes	18	
	—	18
		55
Libérés :		
Hommes	14	
Décédés :		
Hommes	2	
	—	16
Restant inscrits sur les registres, 1er juillet 1883 :		
Hommes	35	
Femmes	4	
	—	39

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ED. E. L'ABBÉ,
Prêtre, aumônier catholique.

J. G. MOYLAN, écr,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 16.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES,
DORCHESTER, N.-B., 11 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon troisième rapport annuel.

Je suis heureux de pouvoir dire que la conduite des prisonniers a été bonne, autant du moins que j'en ai eu connaissance.

A la fin de l'année 1882-83, le nombre des hommes sous ma direction spirituelle était de quatre-vingt-cinq ; plus, une femme seulement. Pendant l'année, trois hommes de la section protestante sont morts ; à l'un d'eux, qui n'avait jamais été baptisé et qui désirait l'être, j'ai administré le sacrement de baptême.

Les services du dimanche ont été faits, comme par le passé, avec une stricte régularité, par moi, et, accidentellement, en mon absence, par le Rév. J. Roy-Cambell, recteur de Dorchester. Le 22 avril, qui était un dimanche, nous avons eu la visite du très révérend Dr. Kingdon, coadjuteur de l'évêque de Frédéricton, qui a daigné faire une instruction aux prisonniers dans la chapelle.

Depuis peu, un assez grand nombre de jeunes gens que j'appellerais des enfants ont été très malheureusement envoyés par les tribunaux à ce pénitencier ; et sans le soin, l'attention qu'apportent au service le préfet et le sous-préfet, sans l'admirable manière dont ils régissent l'établissement, il faudrait déplorer infiniment la décision des juges. Mais, comme son honneur le juge en chef Allen l'a dit, en prononçant la condamnation de ces jeunes criminels, les envoyer à une prison encombrée comme l'est celle de Saint-Jean, serait bien pire, au point de vue moral ; et à défaut d'une école de réforme, un pénitencier bien surveillé est encore le lieu le plus convenable pour eux. Ici on trouve à occuper, dans l'intérieur de la maison, les plus jeunes d'entre eux, de sorte que les dangers de contamination morale par les hommes faits sont réduits au minimum. L'instituteur consacre aussi beaucoup de temps, tous les jours, en dehors des travaux de classe, à l'instruction générale de ces jeunes détenus ; et, de mon côté, je ne néglige pas leur instruction religieuse. Pour le présent, ils sont donc l'objet d'une attention constante, et vraiment tenus à couvert du mal, dans leur prison, et si la honte d'avoir été prisonniers ne leur ôte pas le courage plus tard et ne les pousse pas à mener une conduite désordonnée, leur détention au pénitencier aura eu pour eux de bons résultats. Toutefois, on ne peut se le cacher, ce séjour n'est pas sans danger ; le résultat peut être tout autre que celui que j'indique ; et c'est pourquoi je dis que c'est un réformatoire qu'il faudrait pour ces criminels enfantins, dont plusieurs sont loin, assurément, d'être endurcis, et ne me semblent pas avoir non plus commis des infractions bien graves. On pourrait en dire autant de beaucoup d'hommes ; et je trouve qu'il est cruel d'infliger à quelqu'un pour la vie la honte d'avoir été mêlé aux forçats, dans un pénitencier, quand une détention de quelques mois dans une prison de comté (qui n'est pas toujours pleine) serait une punition bien suffisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

RICHARD SIMONDS,
Aumônier.

J. G. MOYLAN, écuyer,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 17.

RAPPORT DU MÉDECIN.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'année close le 30 juin 1883.

L'état hygiénique est très satisfaisant, quoique toutes les cellules soient pleines au point qu'on a été un peu embarrassé par les dernières admissions.

L'hôpital est presque terminé. Le calorifère à air, posé l'automne dernier d'après les instructions du préfet, fonctionne parfaitement, et tous les quartiers sont chauds et confortables durant les plus grands froids. La ventilation est efficace, le drainage bon ; et la fourniture d'eau suffit à tous les besoins, qui comprennent ceux d'une salle de bains et d'un water-closet.

Les six bains établis dans la nouvelle buanderie, avec robinets d'eau chaude et d'eau froide, est une grande commodité qu'on demandait depuis longtemps, et nos hommes peuvent maintenant se baigner promptement et régulièrement.

La santé générale a été bonne, bien que le pourcentage des décès ait excédé celui des années précédentes. Cette augmentation provient principalement de maladies dont les détenus étaient atteints à leur arrivée et qui étaient de nature à s'aggraver dans l'état de réclusion d'un pénitencier. Un prisonnier est mort d'une blessure d'arme à feu, et quatre autres de maladie, à l'infirmerie, peu après leur admission, savoir : deux de consomption, un de diarrhée chronique et un d'inflammation de poumon. Nous n'avons été visités par aucune maladie épidémique ou contagieuse, pendant l'année. Les maladies que j'ai eu à traiter dans la prison sont celles que je rencontre ordinairement dans ma pratique du dehors.

Le nombre des jeunes détenus a augmenté depuis le dernier rapport, et les hommes, en général, ne sont pas d'une aussi bonne constitution physique que ceux admis il y a deux ans. Beaucoup ont une santé altérée, lorsqu'il nous arrivent, et je constate aussi qu'à proportion il y a deux fois plus d'hommes de couleur que de blancs, atteints de maladies organiques.

Comme de coutume, les consultations et les demandes de médicaments, pour des indispositions imaginaires, souvent aussi pour ne point travailler, ont été très nombreuses. Ces faux malades donnent beaucoup d'ennui parce qu'il faut user de précaution à leur égard.

Le nombre des admissions à l'infirmerie a été de treize ; et celui des jours d'infirmerie de 196. Le nombre total des consultations et demandes de traitement s'est élevé à 1,134. Dans 309 cas, les consultants ont eu des remèdes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT MITCHELL,
Médecin.

J. G. MOYLAN, écuyer,
Inspecteur des pénitenciers.

CAS traités à l'infirmerie.

Noms des individus.	Maladies.	En traitem., commenc. de l'exerc.	Admis depuis.	Sortis.	Décédés.	Restant, fin de l'exercice.
Augustus Keiling	Inflammation de poumons	1	.....	.....	1	.....
James Meahan	Hépatite	.....	1	1	.....	.....
George Stewart	Phthisie	.....	1	1	1	.....
Angus McDonald	Syphilis	.....	1	1	.....	.....
Patrick McDonald	Phthisie	.....	1	1	.....	.....
Daniel Cameron	Diarrhée	.....	1	.....	1	.....
John Doyle	do	.....	1	1	.....	.....
Charles Perry	Blessure d'arme à feu	.....	1	.....	1	.....
Jerry Tarbut	Scrofule	.....	1	1	.....	.....
William White	Phthisie	.....	1	.....	1	.....
Albert Meaher	Testicule enflammé	.....	1	1	.....	.....
George Gray	Erysipèle	.....	1	1	.....	.....
Total		1	11	8	5	.....

LISTE des maladies traitées à l'infirmerie, et dans les cellules du pénitencier de Dorchester, pendant l'année expirée le 30 juin 1883.

Maladies.	En traitement, commencement, de l'exercice.	Admis depuis.	Sortis.	Décédés.	Restant, fin de l'exercice.
Abcès	1	2	3	.....	.....
Asthme	.....	3	1	.....	2
Bronchite	.....	3	3	.....	.....
Furoncle	.....	8	8	.....	.....
Constipation	7	118	125	.....	.....
Conjonctivite	.....	1	1	.....	.....
Cataracte	.....	1	1	.....	.....
Diarrhée	.....	20	19	1	.....
Débilité	.....	9	8	.....	1
Dyssenterie	.....	2	2	.....	.....
Erysipèle	.....	1	1	.....	.....
Epilepsie	2	.....	1	.....	1
Exostosis	.....	1	1	.....	.....
Dents (Extraction de)	.....	15	15	.....	.....
Fébricule	.....	7	7	.....	.....
Engelures	.....	4	4	.....	.....
Gonorrhée	.....	1	1	.....	.....
Maladie de cœur	.....	5	5	.....	.....
Herpès	.....	1	1	.....	.....
Hydrocèle	.....	1	1	.....	.....
Hémorrhoïdes	.....	4	4	.....	.....
Hépatite	.....	1	1	.....	.....
Insomnie	.....	1	1	.....	.....
Influenza	.....	10	10	.....	.....
Indigestion	.....	3	3	.....	.....
Lumbago	.....	5	3	.....	2
Lèpre	.....	1	.....	.....	1
Névralgie	.....	2	2	.....	.....
Phthisie	.....	4	2	2	.....
Ptérygium	.....	1	1	.....	.....
Pyrosis	.....	1	1	.....	.....
Pleurésie	.....	1	1	.....	.....
Rhumatisme	.....	7	7	.....	.....
Rupture	.....	3	1	.....	2
Spermatorrhée	.....	5	5	.....	.....
Entorses	.....	13	13	.....	.....
Syphilis	.....	2	2	.....	.....
Scrofule	.....	4	2	.....	2
Tonsilite	.....	8	8	.....	.....
Ulcères	.....	3	3	.....	.....
Vertige	.....	4	4	.....	.....
Blessures	.....	13	13	.....	.....
Totaux	10	299	295	3	11

N° 18.

RAPPORT DE LA DIRECTRICE DU QUARTIER DES FEMMES.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1883.

MONSIEUR,—Depuis mon dernier rapport, il n'y a pas eu, ou guère, de changements dans le département des femmes à ce pénitencier.

Il y a cinq détenues; et elles ont été employées, comme à l'ordinaire, aux travaux d'entretien de la prison, au raccommodage des vêtements des hommes et au filage de la laine destinée à faire des chaussettes pour les prisonniers.

Quant à leur conduite, permettez moi de dire qu'il serait beaucoup plus aisé de les maintenir dans la discipline si elles avaient des cellules séparées, au lieu de deux chambres seulement, comme aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble servante,

A. CHIPMAN,
Matrone.

M J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 19.

RAPPORT DU MAITRE DE L'ÉCOLE.

PENITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1883.

MONSIEUR,—En vous soumettant mon troisième rapport annuel, je suis heureux de vous dire que l'école a été fréquentée par plus d'élèves et avec plus de régularité que l'année précédente, comme en font foi les chiffres que je donne ci-dessous.

Conduite, bonne; progrès général, satisfaisant; matières enseignées, mêmes que l'an dernier, avec un changement dans la division du temps; j'avais trouvé, après un essai suffisant, que la leçon consacrée à chaque matière était trop courte; maintenant, la durée de cette leçon est doublée, et le résultat meilleur.

Tous les matins, depuis le milieu de mai, je fais l'école aux jeunes détenus, au nombre de sept. Après l'école, le rév. M. Simonds en emmène cinq pour leur enseigner la Bible, et ils l'écoutent attentivement.

Le préfet et les aumôniers ont visité l'école en différentes occasions, et en paraissent contents.

Nombre total des élèves actuels	40
Moyenne de l'assistance quotidienne	31
Nombre total des élèves pendant l'année	84

BIBLIOTHÈQUE.

Un grand nombre des livres sont en très mauvais état; mais si l'on considère que la moyenne des changements par semaine est de quatre-vingt-douze et que les livres n'étaient pas neufs à l'ouverture de l'institution, il faut convenir qu'ils ont bien duré. Depuis cette époque, pas un livre n'a été ajouté à la bibliothèque.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS SHORT,
Instituteur.

Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

ORDRE des leçons.

—	1re classe.	2e classe.	3e classe.
Lundi	Ecriture	Ecriture	Ecriture.
Mardi	Lecture	Arithmétique	Lecture.
Mercredi	Arithmétique	Lecture	Arithmétique.
Jeudi	Ecriture	Ecriture	Ecriture.
Vendredi	Lecture	Arithmétique	Lecture
Samedi	Arithmétique	Lecture	Arithmétique.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1883.

MONTAGNE-DE-PIERRE, 29 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 30 juin 1883.

Je prends la liberté d'attirer, tout d'abord, votre attention sur les diverses recommandations contenues dans mon rapport de l'an dernier, et dont on a très peu tenu compte, ce qui me confirme fortement dans l'opinion qu'un rapport annuel du préfet d'un pénitencier (à l'exception des états statistiques et financiers requis par la loi) est un écrit bien inutile. A de très courts intervalles durant l'année, des comptes-rendus des événements courants, (c'est-à-dire la relation des faits quotidiens de quelque importance) sont adressés au ministère avec les détails les plus minutieux. De ces relations, il me semble qu'on pourrait extraire, d'une manière beaucoup plus avantageuse aux institutions intéressées, tous les renseignements de nature à être mentionnés dans le rapport annuel de l'inspecteur ; et, accompagnés qu'ils seraient du résultat des propres observations de ce fonctionnaire, ils contribueraient beaucoup plus à amener les réformes et la fin des maux existants que les rapports annuels des chefs de ces institutions, rapports qui, vu la nature des choses, ont toujours un peu l'air d'être faits pour la louange de leurs auteurs ; qui, à l'époque de la discussion du budget, peuvent donner lieu à des commentaires et qui n'auront jamais, en quoi que ce soit, le même poids que le rapport de l'inspecteur, basé sur sa connaissance du fonctionnement du régime pénitentiaire et sur la relation des opérations et des événements de chaque institution. Le plan en vogue aujourd'hui, fournit à quiconque a la plume facile une occasion de faire un volumineux écrit, pour la montre. Je puis dire, à l'appui de mon opinion, qu'en Angleterre on se contente, ainsi que je le constate dans le rapport des directeurs des grandes prisons, de publier de simples extraits des comptes-rendus des gouverneurs, aumôniers, médecins, etc., de ces institutions.

PERSONNEL.

Je regrette qu'on n'ait pas changé l'usage qui permet au personnel de sortir du pénitencier pour les repas, et j'attire de nouveau votre attention sur les exemples de mess réglémentaire que je citais dans mon précédent rapport annuel.

Il s'est produit des changements dans le personnel de ce pénitencier, par suite des démissions de l'aumônier catholique, du comptable, de l'économe et du mécanicien.

Parmi les employés subalternes, onze ont été engagés, six ont donné leur démission, trois ont été congédiés et un destitué. Ces changements sont regrettables, parce que l'instruction de tout nouvel auxiliaire cause beaucoup d'inquiétude et de fatigue aux supérieurs chargés de maintenir la discipline. Dans un jeune pays tel que le Manitoba, où les occasions d'avancement personnel s'offrent partout à la classe d'hommes dans laquelle se recrutent nos gardes, il faut pouvoir présenter des avantages extra pour retenir au service des hommes capables.

Je suis convaincu que si l'on adoptait le système indiqué dans mon rapport de l'an dernier, "celui des pensions de retraite pour récompenser de longs services, fidèlement rendus, et aussi, quelque autre mode de secours, pour les cas de blessures," je suis convaincu, dis-je, que le service pénitentiaire y gagnerait infiniment. Mon expérience embrasse aujourd'hui une durée de plus de treize années dans le pénitencier du Manitoba; elle date de l'organisation même de cette institution; elle me permet d'assurer qu'en bien des cas, parce qu'il m'était impossible d'offrir aucun avantage pour retenir les anciens employés au service, j'ai dû engager des hommes qui n'acceptaient le salaire du pénitencier que comme pis-aller et en attendant qu'ils eussent trouvé des emplois plus profitables.

Si la conférence des préfets, proposée par vous, avait eu lieu, il en serait, je n'en doute pas, résulté beaucoup de bien, et cette question même des employés aurait reçu une solution conforme à celle que je suggérais dans mon dernier rapport annuel.

Non seulement je crois comme vous à l'opportunité d'une conférence des préfets, mais je suis convaincu aussi qu'une visite faite, tous les ans ou tous les deux ans, par les chefs de nos établissements pénitentiaires aux institutions semblables aux leurs, dans les autres provinces canadiennes ou dans le reste de ce continent, serait extrêmement profitable au service.

DÉTENUS.

La conduite des détenus a été, en général, régulière. Le 2 décembre, le gardien-chef m'adressa un rapport dont j'extrais le passage suivant:

"Le détenu n° 16 (Gardin) m'a dit que le détenu n° 14 (Faut) lui avait proposé de faire une tentative d'évasion en ces termes: "Comme il n'y a que huit gardes dans toute la prison, on pourrait arracher au garde de service le sifflet qu'il porte pour faire les signaux, le bâillonner et en faire autant au garde placé dans le sous-sol."

D'après l'information du détenu n° 16, il était à croire que plusieurs prisonniers complotaient ensemble. Je ne pouvais, cependant, sur ce simple avis venu d'un détenu mettre personne aux fers, ou appliquer aucune punition; il fallait attendre l'événement. Tout en prenant les mesures nécessaires pour déjouer toute tentative de révolte, je cherchai, mais inutilement, à découvrir les trames qui pouvaient être ourdies. Enfin je plaçai un prisonnier ayant ma confiance parmi ceux qui m'étaient suspects. Il ne me restait plus que ce moyen, et il me réussit. Mon prisonnier avertit le gardien-chef, le 8 décembre, que sur les 3 heures de l'après-midi, ce jour-là, les détenus travaillant dans le sous-sol devaient s'évader. A l'heure du dîner, je passai mon personnel en revue à mon bureau, et expliquai avec soin notre situation, et particulièrement celle des gardes de service dans le sous-sol et la prison proprement dite. Je dis à ces hommes que sans doute (si la révolte éclatait) les détenus tâcheraient avant tout de les désarmer et de s'emparer de leurs armes. Par mesure de précaution, je fis ôter la poudre puis replacer les balles dans les cartouches, en promettant aux gardes de les protéger contre toute violence. A 2 heures et demie, j'ordonnai de faire rentrer les *gangs* du dehors, tranquillement, par la porte nord, afin d'éviter de passer par le sous-sol. Cela se fit sans difficulté, et chaque détenu fut renfermé dans sa cellule. La prison fut laissée alors sous la surveillance des gardes de service à l'intérieur, les autres gardes se postant à toutes les issues du bâtiment, et quelques volontaires dans les escaliers et passages du devant; en cas de révolte, on avait ordre à chaque point gardé de m'en avertir au moyen d'un signal convenu, et

jusqu'à mon arrivée de tenir les prisonniers en respect. Je m'étais placé, avec le gardien-chef et un autre, à la porte du sous-sol, par où ils chercheraient naturellement à sortir. A 3 heures et quelques minutes, quelqu'un ouvrit les robinets à vapeur dans les cuves de la buanderie, près de laquelle était le garde de service. Cela était inattendu. Le bruit causé par l'échappement de la vapeur couvrait tout le bruit que pouvait faire les prisonniers en tentant de se sauver. Je n'en avais pas eu connaissance. Presque aussitôt, la porte du sous-sol s'ouvrit, et le détenu n° 14, Faut, le chef du complot, parut, un pistolet à la main. Je le saisis à bras le corps et l'entraînai jusqu'au pied des degrés. Il déchargea son pistolet sur moi, jusqu'à ce qu'il en eût brûlé toutes les capsules, en criant aux autres de le suivre. Je commandai au garde qui était avec moi de tirer. Il le fit, son fusil était chargé avec une cartouche sans balle. Le coup de feu eut un effet instantané. Les révoltés firent aussitôt leur soumission, se livrèrent et furent reconduits à leurs cellules et enfermés à double tour.

Faut, amené devant moi le lendemain, avoua que le complot avait été formé à la prison de Winnipeg, et que c'était en apprenant là que le bâtiment était d'ailleurs mal assuré contre les évasions, qu'il avait eu l'idée d'essayer de s'en sauver. Les détenus impliqués dans l'affaire seront mis en jugement aux prochaines assises d'automne. Le gardien-chef et le garde Fairbairn sont très reconnaissants de la récompense que le ministre leur a accordée, à votre demande.

Un certain nombre de sauvages des plaines, convaincus d'avoir amené sur le territoire canadien des chevaux volés, subissent maintenant leurs condamnations. A l'égard de cette classe de prisonniers, j'ai toujours le désir de les mettre en état de devenir utiles aux bandes de leur race, après l'expiration de leur peine, en leur faisant enseigner ici le travail de la forge, la menuiserie et autres industries qu'ils peuvent ensuite pratiquer dans les ateliers joints aux fermes de leur réserve.

Leur progrès à l'école est remarquable.

Il est nécessaire d'ouvrir un crédit plus considérable pour la bibliothèque et les chapelles. La chapelle catholique est devenue trop exiguë. Faute d'un local convenable, l'école se tient dans le corridor de la prison, et cela ne devrait pas être.

HÔPITAL.

Le besoin d'un bon hôpital se fait sentir plus que jamais. J'en ai parlé déjà dans mes précédents rapports, et le médecin a des considérations très fortes sur ce même sujet dans son rapport que j'annexerai au mien.

MUR D'ENCEINTE.

Dans mon premier rapport annuel après l'ouverture de ce pénitencier, fait pour l'année 1876-77, je disais :—

" La grande nécessité qu'il y a de construire une muraille autour de la prison doit aussi attirer votre attention. Le pénitencier est sur un petit plateau élevé d'environ cinquante pieds au-dessus du niveau général de la prairie, mais dépourvu de toute sorte de clôture ; outre qu'il est situé auprès d'une route publique et ouvert de tous côtés au passage des gens ; il faut que les gardiens exercent une vigilance assidue et sans relâche. Il y a encore d'autres raisons pour apporter le moins de retard possible à la construction de cette enceinte indispensable."

Et chaque année, ensuite, j'ai dû y appeler de nouveau votre attention. Vous-même, dans votre rapport sur l'exercice de 1878, après votre première visite à cette institution, vous avez écrit :—

" Il serait nécessaire d'élever un mur d'enceinte pour entourer environ douze acres, y compris le pénitencier et ses dépendances. On peut, je crois, trouver près du pénitencier de la pierre propre à cet usage ; et facilement aussi de la chaux. La principale dépense serait donc pour les outils, la poudre de mine, le bois destiné au four à chaux et le salaire d'un maître-maçon. Ce mur devrait se commencer le printemps prochain, de bonne heure."

Et vous n'avez depuis cessé de recommander avec force cet ouvrage. En 1879, notamment, vous n'avez pas hésité à écrire les lignes suivantes :

" La grande nécessité d'un mur d'enceinte est évidente. Les détenus peuvent extraire la pierre et, sous la direction d'un homme de métier, construire eux-mêmes le mur. On a prié le département des travaux publics de demander un crédit pour l'achat du bois nécessaire à la cuisson de la chaux et pour l'acquisition de la poudre et des outils dont on aurait besoin pour l'extraction de la pierre et la confection de la maçonnerie. J'espère qu'il sera possible de commencer ces travaux le printemps prochain, vu que, dans l'état où se trouve la prison, le préfet ne peut vraiment répondre de la sûreté des prisonniers dont il a la garde."

Et il en est toujours ainsi d'année en année, et toujours sans résultat. Rien ne se fait.

AGRANDISSEMENT DU BATIMENT.

Dans mon rapport pour l'exercice 1880-81, je vous ai informé qu'il était absolument nécessaire d'agrandir la prison. Cette nécessité vous a paru évidente, car, après des observations faites par vous durant votre visite en mars, vous déclariez dans votre rapport pour cette année-là que vous étiez d'avis qu'il y avait urgence à exécuter l'agrandissement que j'avais demandé. Malgré cela et quoique la population criminelle ait presque doublé depuis, le local est encore tel qu'il était alors. Vous vous rappelez quelle était, à votre dernière visite, l'insuffisance de nos cellules : corridors et passages étaient convertis en dortoirs. Mettre ainsi tant de prisonniers ensemble est une pratique qui a été condamnée il y a plus d'un siècle par John Howard, d'une si grande autorité en matière de réforme des prisons en Europe, et par un récent rapport sur la prison de Portland, critiquant avec force l'ancien système des "quartiers de réunion, ces milieux corrupteurs d'où des prisonniers demandaient à être retirés, aimant mieux l'isolement."

Je me permettrai encore d'attirer l'attention du gouvernement sur cet état de choses, par devoir, car je ne puis guère espérer que l'on agisse tant que l'on n'y sera pas forcé par quelque crise grave appelant de promptes mesures.

TRAVAUX PUBLICS.

Je trouve le passage suivant dans votre rapport annuel pour l'année 1877-78 :—

" Je remarque que les directeurs des prisons pénales en Irlande ont agité avec succès la question de détacher des travaux publics les institutions sous leur contrôle, en ce qui concerne les travaux de construction ainsi que ceux de réparation et d'amélioration. Si on n'opère point un changement radical dans le système actuel, qui est sous la direction des travaux publics depuis 1874, époque où l'emploi des architectes des pénitenciers MM. Painter et Adam fut supprimé, je pense qu'il deviendra nécessaire d'agiter la même question en Canada. Ce n'est pas aller trop loin, sans doute, que de dire que tout ce qui s'exécute maintenant sous la direction du département des travaux publics, se faisait d'une manière aussi satisfaisante et très certainement avec plus de diligence lorsque la direction en était confiée aux architectes conjoints ou à leur prédécesseur, sous le contrôle des anciens bureaux d'inspecteurs et de directeurs."

Et cet autre passage :—

" Il y a un an, j'ai recommandé qu'on nommât un fermier-jardinier pratique et expérimenté. On n'a rien fait. Cependant je considère que cet homme est indispensable. Sans lui, la terre sera mal cultivée, et les détenus n'apprendront guère les travaux agricoles."

Il me reste peu de chose à ajouter.

Dans mon humble opinion, et d'après mon expérience, la responsabilité de la discipline, de la sûreté et de la réformation des prisonniers, de l'économie du service, de l'état sanitaire de l'institution ; en un mot, de tout ce qui a rapport à la régie d'un pénitencier, revient aujourd'hui plutôt au Département des travaux publics qu'à celui de

la justice. Si la tentative de révolte, en décembre dernier, eût réussi, qui aurait été à blâmer ? Naturellement, le public eût mis la faute sur le dos du préfet et de son personnel, puis du Ministre de la justice et de ses officiers ; quant au Département des travaux publics, qui n'apparaissait point dans l'affaire, il aurait échappé à la censure. Eh bien, cela est manifestement injuste.

Si la prison n'est pas sûre, la responsabilité en doit retomber sur le Département des travaux publics. Je le prouve par un exemple. Il arrive, je suppose, que la serrure d'une porte se brise ; il faut que je vous en avise à Ottawa, et qu'à votre tour, vous demandiez au Département des travaux publics d'autoriser son agent, à Winnipeg, à examiner la chose pour faire ensuite son rapport. Si, pour une affaire aussi insignifiante, il est nécessaire de mettre tant de rouages en jeu, comment espérer que les affaires plus importantes s'expédieront sans délai ? Il n'y a qu'une conclusion à tirer de tout cela. C'est que l'agent du Département des travaux publics dans cette province devrait avoir de plus amples pouvoirs, et j'y insiste de toute ma force, afin que les continuelles difficultés que j'éprouve, surtout quand il s'agit de réparations, aient un terme. Mais si l'on maintient la même règle, que l'agent soit, du moins, appelé à faire une estimation annuelle (après avoir consulté le préfet), des ouvrages et réparations à faire pendant l'année suivante.

Il ne paraît pas qu'on ait ouvert un crédit pour l'amélioration des terrains autour de la prison, malgré mes demandes répétées. On n'a fait aucun cas non plus de mon avis au sujet du mauvais état des jambages des cellules ; en plusieurs places il est facile d'ôter les briques avec la main. Vous avez visité ces cellules au mois de juin dernier, en compagnie du sous-chef du Ministère de la justice. Une longue barre de fer, avec tige saillante devant chaque cellule, a été posée à travers toutes les rangées de cellules ; un mouvement de levier ferme une double serrure. L'eau a été introduite dans les cellules ; ce qui dispense maintenant de les ouvrir après l'heure de la fermeture. Ces améliorations sont beaucoup plus importantes qu'elles ne le semblent à première vue.

Les drains ont donné du trouble, mais moins que les années précédentes.

Il faudrait demander au département des Travaux publics de comprendre dans ses prévisions budgétaires une certaine somme pour l'achat des matériaux nécessaires à la confection de deux autres cottages de garde et d'une serre pour la culture des plantes de couche, etc., dans le jardin potager. Les détenus pourront être employés avantageusement à ces constructions.

FERME ET JARDIN.

Je prends la liberté d'attirer votre attention sur le compte de la ferme et du jardin ; ce compte est satisfaisant. Après des demandes réitérées au département des travaux publics, son agent m'a remis trois différents plans tracés à Ottawa, pour la serre à légumes de la prison ; mais aucun ne convenait à l'emplacement que j'avais choisi avec M. Lecourt. On a acheté toutes les pièces de cèdre qu'il y avait alors à vendre. En s'en servant pour le toit, le colombage, etc., on a pu faire un bon bâtiment ; sans quoi, je n'aurais pas su où serrer les provisions de légumes. Les pertes des années dernières ne se renouvelleront plus. Il paraît que le bois acheté n'a pas encore été payé, bien que vous ayez présenté votre rapport à cet effet.

Je regrette votre observation sur le " bilan plus favorable " que je devrais présenter. Je prétends avoir toujours pratiqué la plus grande économie dans tous les services, et si l'on avait institué, selon ma demande, une commission, composée de personnes du pays connaissant bien le prix des choses dans la province, je suis convaincu que son rapport eût été conforme à mes déclarations. Il n'est pas juste de comparer la dépense de ce pénitencier avec celle des autres, qui ont leurs propres ateliers et toute facilité de manufacturer, avec les matières brutes, la plupart des objets nécessaires à l'entretien des prisons.

J'ai été heureux de recevoir la visite du sous-chef du ministère de la justice, qui vous accompagnait à votre dernière inspection ; il a pu prendre une idée exacte de la situation particulière de cette institution, comparée aux pénitenciers des anciennes provinces ; et déjà j'ai éprouvé de plus d'une façon les bons effets de sa visite.

En terminant, j'ai l'honneur de joindre à mon rapport les états statistiques accoutumés.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. BEDSON, *préfet.*

Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 1.

MOUVEMENT de la population criminelle du pénitencier du Manitoba, entre le 1er juillet 1882 et le 30 juin 1883.

Détails.	Prisonniers.		
	Hommes.	Femmes.	Total.
Population au 30 juin 1882	52	4	56
Entrés durant l'exercice	70	3	73
Total	122	7	129
Relâché	1	.....	1
Sortis par expiration de la peine	16	1	1
Evadés	1	.....	17
Décédés	8	3	11
Population au 30 juin 1883	99	3	99

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 2.

TABLEAU des infractions commises par les détenus, au pénitencier du Manitoba, pendant la période écoulée du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Mois.	Insubordination.	Conversation avec d'autres détenus.	Agression sur des officiers.	Tentative d'évasion.	Manque de respect à des officiers.	Communic. par sig. avec d'aut. détenus	Inattention au travail.	Dommages aux meubles ou aux imm.	Petits larcins.	Menaces à des officiers.	Agress. sur d'autres détenus.	Légères contraventions.	Hésitation à obéir à un ordre.	Désobéissance.	Total de chaque mois.
1882.															
Juillet	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	8
Août	2	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	2	.....	.....	2	.....	2	11
Septembre	1	3	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....	7	25
Octobre	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	1	.....	.....	3	.....	9	15
Novembre	.....	5	.....	.....	2	.....	.....	1	1	.....	.....	7	.....	3	19
Décembre	3	1	.....	.....	2	.....	.....	.....	2	1	.....	4	.....	1	14
1883.															
Janvier	1	2	.....	.....	2	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	1	8
Février	3	3	.....	1	3	.....	.....	1	3	.....	.....	10	.....	3	27
Mars	3	10	1	.....	4	.....	1	2	.....	.....	.....	17	.....	10	48
Avril	1	4	.....	.....	2	.....	3	2	1	.....	.....	18	.....	5	36
Mai	5	7	1	.....	3	.....	3	2	.....	.....	.....	9	.....	11	41
Juin	3	3	1	1	4	.....	1	6	1	2	.....	12	1	10	45
Total	22	40	3	2	29	.....	9	15	12	3	.....	96	1	65	297

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 3.

LISTE des punitions infligées aux détenus, au pénitencier du Manitoba, pendant la période écoulée du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Admonestés.	Réprimandés.	Privés du souper.	Mis au pain et à l'eau	Mis au cachot.	Privés de réduction de peine.	Descendus de classe.	Mis au boulet et à la chaîne.	Privés de lit.	Privés de tabac.	Châtiments corporels.		Coups de fouets sur les mains.	Observations.
										No. de coups de fouets prononcé.	Nombre de coups appliqués.		
92	26	16	18	1	36	5	2	.....	5	44	1	4	

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 4.

RELEVÉ des réductions de peine gagnées par les détenus, au pénitencier du Manitoba, pendant la période écoulée du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Année.	Nombre de jours de réduction gagnés.	Nombre de jours de réduction perdus.	Observations.
Du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.....	1,668	196½	

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 5.

VALEUR du travail non productif de recettes, fait par les détenus, au pénitencier du Manitoba, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Détails du travail.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant total.	Observations.
		$ cts	$ cts.	
Service des étables	800	0 75	600 00	
do du fourneau à chaux	85	0 75	63 75	
Construction de cottages	644	0 75	483 00	
do d'étables et serre à légumes	488	0 75	366 00	
do d'une forge	44	0 75	33 00	
do Département des T. P	400	0 75	300 00	
Boulangerie	386	0 75	289 50	
Ouvrages de forgeron	769½	0 75	377 37	
Fendre du bois et pomper de l'eau	528	0 75	396 00	
Nettoyage des lampes et des latrines	305½	0 75	228 75	
do terrains, etc	232	0 75	174 00	
do égoûts	93	0 75	67 75	
Ouvrages de charpenterie	1,026½	0 75	769 50	
Faucher et ameulonner le foin, 100 tonnes	.....	6 00	600 00	
Chev. et bœufs empl. à charrier bois et charbon	100	2 75	275 00	
do de la pierre et du sable, de la chaux et de l'eau	712	2 75	1,958 00	
do brique et bois de const	250	2 75	687 50	
Chevaux et bœufs employés sur la ferme	966	2 75	2,656 50	
Cuisine	1,049	0 75	784 75	
Tricotage	43	0 75	32 25	
Travaux agricoles	353	0 75	264 75	
Jardinage	568½	0 75	416 00	
Travail général	800	0 75	600 00	
Confections et racommod. (atel. des tailleurs.)	670½	0 75	502 25	
do do (atel. des cordonn.)	640½	0 75	480 00	
Transp. charbon et bois aux machines	64	0 75	48 00	
Carrière	198	0 75	148 50	
Conduite des attelages	361	0 75	270 75	
Aide-économe	752	0 75	564 00	
Badigeonnage à la chaux	106	0 75	79 50	
Aide d'infirmerie	1,900	0 75	1,425 00	
Blanchissage des vêtements, literie, etc	351	0 75	263 75	
Confection de paniers	67	0 75	50 25	
Abattage d'animaux	55	0 75	41 25	
Aide du garde-magasin	342	0 75	256 50	
Transport des eaux ménagères, cendres, etc	328	0 75	246 00	
60 tonneaux de glace, à.....par tonne	.....	8 00	480 00	
1,150 livres de savon mou, par livre	.....	0 05	57 50	
			17,336 62	

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 6.

DISTRIBUTION des détenus au péniteneier du Manitoba le 30 juin 1883.

Détenus.	Nombre de détenus.	Fous.	Nombre de détenus.	Observations.
Atelier des charp. et menuisiers	4	En cellules	3	
do des forgerons	2	Travaillant	13	1 femme.
Chambre des chaudières	1	Inactifs	4	1 do
Atelier des tailleurs	6	A l'épreuve	7	1 do
do des cordonniers	4			
Boulangerie	2			
Cuisine et lavoir	8			
Buanderie	2			
Etables	4			
do menuiserie	2			
do peinture	2			
Badigeonnage à la chaux	2			
Construction d'un cottage	5			
Nettoyage des terrains	2			
Porcherie	1			
Confection de paniers	2			
Nettoyage des lampes	1			
Jardin	5			
Ferme	6			
Aide de l'économe	4			
Aides du comptable	2	Total	27	
Hommes de service de la prison	2			
do au sous-sol	2	Nombre total des détenus.	72	
Hôpital	1	do des fous.	27	
Total	72	Grand total	99	

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 7.

BILAN du pénitencier du Manitoba indiquant les dépenses et les productions de la ferme et du jardin, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Dépense.	Montant.	Produits.	Quantité.	Valeur.	Montant.
	$ cts.			$ cts.	$ cts.
991 journées de travail, à 50c. par jour	495 50	Fèves	14 boisseaux	1 00	14 00
Battage	40 00	Betteraves	6 do	1 00	6 00
Instruments agricoles	175 00	Choux	462 têtes	0 10	46 20
Semences, fermes et jardin	50 00	Choux-fleur	272 do	0 10	27 20
8 mouton Cotswold	110 00	Céleri	193 do	0 05	9 65
1 verrat Berkshire	40 00	Concombres	253	0 05	12 65
do	35 00	Carrottes	14 boisseaux	0 40	5 60
1 jument baie	225 00	Cresson	36 bottes	0 10	3 60
Balance au crédit	1,660 58	Gadelles	17½ pintes	0 25	4 38
		Groseilles	8 do	0 25	2 00
		Choux frisés	13 têtes	0 05	0 65
		Laitue	323 bottes	0 05	16 15
		Oignons	35 boisseaux	1 00	35 00
		Persil	5 bottes	0 05	0 25
		Panais	15½ boisseaux	0 60	9 30
		Pommes de terre	1,112 do	0 50	556 00
		Pois	21½ boisseaux	0 40	8 40
		Rhubarbe	429 bottes	0 10	42 90
		Radis	89 do	0 10	8 90
		Sauge	5 do	0 05	0 25
		Salsifis	14 boisseaux	0 60	8 40
		Epinards	327 bottes	0 05	16 35
		Navets	122 bottes	1 00	122 00
		Tomates	4 do	2 00	8 00
		Bœuf	800 lbs	0 12½	100 00
		Lard	538 lbs	0 12½	67 25
		Avoine	1,060 boisseaux	0 45	477 00
		Savon (mou)	1,150 lbs	0 02	23 00
		Foin	150 tonnes	8 00	1,200 00
	2 831 08				2,831 08

J. L. BEDSON,
Préfet.

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

N° 8.

DÉTAIL du travail fait à l'atelier des couturiers, pénitencier du Manitoba, pendan l'exercice expiré le 30 juin 1883.

	Détail.	Nombre.	Valeur.	Montant.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Confections nouvelles.	Pour l'hiver :—Chemises	77	1 43	110 11		
	do Pantalons	9	3 76	33 84		
	do Gilets	1	0 38	0 38		
	do Pardessus	1	1 67	1 67		
	Pour l'été :—Pantalons	54	1 22	65 88		
	do Casaques	18	1 46	26 28		
	do Casquettes	31	0 45	13 95		
	do Chemises	12	0 80¼	9 63		
	Bretelles	66 prs.	0 25	16 50		
	Bas	160 do	0 30	48 00		
	Duffels	52 do	0 56¼	29 25		
	Mitaines de drap	18 do	0 30	5 40		
	Mouchoirs	205	0 05	10 25		
	Coutils d'oreillers	59	0 90	53 10		
	Couvertures d'oreillers	64	0 25	15 00		
	Servittes de bain	15	0 25	3 75		
	Serviettes de cellule	42	0 10	4 20		
	Tabliers	34	0 20	6 80		
	Couvertures	2	0 75	1 50		
	Sacs de cellule	6	0 10	0 60		
	Camisoles de force	2	1 70	3 40		
	Tampons de frottage	4	0 25	1 00		
	Housses de sofa	8	3 90	31 20		
	Housses de harnais	2	1 82	3 64		
	Coussins de chaises	7	0 66	4 62		
					499 95	
Raccommodages.	Chemises	227	0 15	34 05		
	Underskirts	242	0 15	36 30		
	Caleçons	258	0 15	38 70		
	Bas	242	0 05	12 10		
	Coutils d'oreillers	3	0 10	0 30		
	Pantalons	109	0 20	21 80		
	Habits	47	0 20	9 40		
	Couvertures	8	0 20	1 60		
	Capotes de buffle	4	0 50	2 00		
	Mitaines do	3	0 10	0 30		
	Robes do	4	0 50	2 00		
	Couvertures de chevaux	2	0 50	1 00		
	Divers autres raccommodages	45 jours	0 50	22 50		
					182 05	Raccommodage et façons, etc., etc.
					682 00	

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

J. L BEDSON,
Préfet.

N° 9.

La cordonnerie du pénitencier du Manitoba en compte avec le gouvernement du Canada, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Dt.	Montant.	Av.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Prix des matières premières	793 94	Ouvrage fait	575 24
Balance à l'avoir	54 99	Matières à l'atelier	273 69
	848 93		848 93

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

J. L. Bedson,
Préfet.

N° 10.

Revenu du pénitencier du Manitoba, exercice clos le 30 juin 1883.

Dt.	Montant.	Av.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Dépôt à la banque des Marchands, Winnipeg, au crédit de l'hon. receveur général	.....	Dû par les gouvernements du Manitoba, du Kéwatin et des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entretien des aliénés	4,067 91
Remis par les gouvernements du Manitoba, du Kéwatin et des Territoires du Nord-Ouest, au trésor fédéral, pour l'entretien des aliénés	4,067 91		
	4,067 91		4,067 91

A. C. Crookshank,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 11.

Détail de l'ouvrage fait à l'atelier de la cordonnerie, pénitencier du Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Détails.	Nombre.	Valeur.	Montant.	Total.	Observations.
	Paires.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Souliers	116	2 14	248 24		
Pantoufles	149	1 94	95 06		
Bottes	6	3 48⅓	20 90		
Souliers aux libérés	16	2 86	45 76		
				409 96	
Raccommodages Chaussures rapiècées, demi-ressemelées et retalonées Harnais, etc	.....	.....	.....	165 28	
				575 24	

A. C. Crookshank,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 12.

Relevé des sommes dues au pénitencier du Manitoba, au 30 juin 1883.

Par qui.	Montant.
	$ cts.
Gouvernement du Manitoba	3,043 62
do du Kéwatin	598 76
do des Territoires du Nord-Ouest	425 53
	4,067 91

A. C. Crookshank,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 13.

LISTE des officiers et employés du pénitencier du Manitoba, à la Montagne-de-Pierre, 30 juin 1883.

Fonction.	Nom.	Date de la nomination.	Appointements.
Préfet	J. L. Bedson	23 mai 1871	2,000 00
Chirurgien	W. R. D. Sutherland, M.D	1er mai 1882	600 00
Aumônier protestant	Frank F. W. Greene	1er juin 1882	300 00
do catholique	G. Cloutier	4 avril 1883	300 00
Gardien-chef	Æneas D. O. McDonnell	17 janvier 1881	800 00
Comptable et garde-magasin	A. C. Crookshank	1er sept. 1882	1,000 00
Econome et instructeur	Wm. Abbott	20 avril 1883	1,000 00
Maître de métier et garde	A. Garven	1er do 1878	820 00
Ingénieur-mécanicien	John Mustard	16 do 1882	900 00
Garde	Geo. Addison	29 sept. 1881	600 00
do	Henry Hall	29 janvier 1880	600 00
do	James Fairbairn	29 avril 1882	600 00
do	Benjamin Preston	1er sept. 1882	600 00
do	John Hayton	20 avril 1883	600 00
do et messager	Samuel McCormack	1er oct. 1880	600 00

J. L. BEDSON,
Préfet.

MONTAGNE-DE-PIERRE, MAN., 1er juillet 1883.

N° 14.—REVENU.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA, en compte avec le pénitencier du Manitoba, pendant l'exercice clos le 30 juin, 1883.

1882.	Dr.	$ cts.	1883.	Av.	$ cts.
31 août	Traite en faveur de l'honorable receveur général	9 50	30 juin	Travail des détenus	46 30
30 nov.	do do	36 80			
		46 30			46 30

N° 15.—DÉPENSE.

DT. LE GOUVERNEMENT DU CANADA, en compte avec le pénitencier du Manitoba, pendant l'exercice clos le 30 juin 1883. AV.

1882.		$ cts.	$ cts.	1882.		$ cts.	$ cts.
30 juin. ...	Salaires	11,926 53		31 juillet..	Feuille mensuelle des salaires	923 30	
30 do ...	Gratifications de retraite	325 00		10 août....	Mandat	200 00	
30 do ...	Uniformes	793 32		22 do ...	Comptes de juillet (spécial)	1,957 50	
			13,044 85	25 do ...	do	1,781 21	
				31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	923 30	
	Frais d'entretien.			7 sept.....	Gratification de retraite des officiers	325 00	
				7 do ...	Comptes d'août	846 96	
30 juin.....	Rations	6,207 14		30 do ...	Feuille mensuelle des salaires	923 30	
30 do ...	Habillement	2,071 95		31 octobre	Comptes de septembre	3,466 89	
30 do ...	Vêtements aux libérés	303 90		31 do	Echange de terrains	1,000 00	
30 do ...	Allocations de voyage aux libérés	340 00		31 do	Feuille mensuelle des salaires	938 31	
30 do ...	Couchage	216 47		30 nov.....	do do	923 30	
30 do ...	Enterrements	189 65		7 déc.....	Comptes d'octobre	1,332 74	
30 do ...	Chapelles	36 57		6 do	Comptes de novembre (spécial)	1,754 13	
30 do ...	Bibliothèque	99 32		6 do	do	1,480 48	
30 do ..	Evasions	80 00		31 do	Feuille mensuelle des salaires	923 30	
30 do ...	Hôpital	604 67					
			10,149 67	1883.			
	Frais d'exploitation.			31 janvier.	do do	923 30	
				15 février.	Comptes de décembre	952 39	
30 juin.....	Chauffage	6,074 52		28 do ...	Feuille mensuelle des salaires	923 30	
30 do ...	Eclairage	737 06		17 mars....	Comptes de janvier	2,186 11	
30 do ...	Réparations aux bâtiments	747 05		20 do ...	Comptes de février	631 26	
30 do ...	Entretien des machines	74 23		31 do ...	Feuille mensuelle des salaires	938 31	
30 do ...	Dépôt d'armes	398 00		30 avril ...	do do	938 31	
30 do ...	Cuisine	300 08		4 mai.....	Comptes de mars	1,119 03	
30 do ...	Fournitures de bureau	65 74		4 do	Mandat (13 mars)	150 00	
30 do ...	Bureau de la papeterie	135 92		31 do	Feuille mensuelle des salaires	938 31	
30 do ...	Imprimeur de la Reine	154 32		6 juin.....	Comptes d'avril	1,179 24	
30 do ...	Ferme et étables	1,324 58		30 do	Feuille mensuelle des salaires	938 38	
30 do ...	Divers	1,901 63		30 do	Bur. de la papeterie et Impr. de la Reine..	290 24	
			11,913 13	16 juillet..	Comptes de mai	1,453 35	
	Capital		1,003 75	9 août....	Comptes de juin	2,904 05	
	Industries		28 95				
	Dépôt en remboursement		24 95				
			36,165 30				36,165 30

N° 16.—PÉNITENCIER DU MANITOBA.

DIVISION du temps et des jours de semaine, pendant toute l'année.

Du 1er mars au 14 octobre.	Du 15 octobre au dernier jour de février.	Détails.
a.m.	a.m.	
5.50	6.20	Coup de cloche ; les prisonniers se lèvent, se lavent, s'habillent, font leurs lits, etc., la parade du personnel se fait pour le service du jour, etc.
6.00	6.30	Coup de cloche; ouverture des cellules, les cuvettes se vident, etc.
6.45	7.15	On hisse le signal; déjeuner prêt et placé sur des tables dans la prison; les prisonniers sont reconduits aux cellules.
7.00	7.30	Coup de cloche; on dit les grâces; on relève les gardes, qui vont déjeûner, l'économe est chargé du soin du sous-sol.
8.00	8.30	Cloche, parade, les *gangs* qui vont travailler à l'intérieur ou à l'extérieur du pénitencier sont conduits à leurs travaux respectifs ; la porte n° 14 est verrouillée et on descend le signal.
10.00	10.00	Heures de bureau; les détenus désirant faire quelque rapport ou plainte sont conduits devant le préfet; les rapports des officiers sur le service de la veille sont présentés au préfet ; le gardien-chef régle les horloges.
p.m.	p.m.	
12.15	12.15	Signal levé ; coup de cloche ; le dîner est prêt sur des tables dans la prison, les prisonniers se rendent aux cellules.
12.30	12.30	Cloche ; les grâces dites, les gardes sont relevés et vont dîner ; l'économe prend charge du sous-sol.
12.45	12.45	Distribution des livres de la bibliothèque par les aides de l'économe, en sa présence.
1.00	1.00	Les prisonniers sortent des cellules pour l'école, l'économe faisant la fonction d'instituteur avec un aide; le mercredi, exercices du chœur pour les offices des catholiques.
1.30	1.30	Cloche ; parade, les *gangs* par l'intérieur et l'extérieur du pénitencier sont conduits à leurs travaux respectifs ; la porte n° 44 est verrouillée, le signal hissé, les cheminées se ramonent le 1er lundi de chaque mois ; les détenus employés à l'intérieur se rasent, prennent un bain etc, le vendredi.
5.00	4.30	On rentre les cuvettes de nuit dans la prison.
5.45	5.15	Signal hissé, coup de cloche; le souper est prêt sur des tables ; les outils de travail sont rapportés et comptés chaque jour; on conduit les prisonniers aux cellules ; on prend les noms de ceux qui ont des plaintes à faire, les officiers se placent à leurs postes respectifs pour la fermeture du soir.
6.00	5.30	Cloche marquant la fermeture du soir; on recueille les clefs ; les gardes de nuit de la prison commencent le service; on poste la garde chargée de la ronde.
7.30	7.00	La ronde visite la prison et se tient à portée de la voix de la garde de nuit.
9.00	8.00	Extinction des lumières de la prison, la ronde ferme à clef la porte du sous-sol.
10.00	10.00	Extinction des lumières dans les passages ; on ferme les portes de la prison, la ronde visite tout l'édifice et reçoit le contrôle des clefs de la prison et de la grande salle.
		N.B.—La garde de nuit appelle la ronde à 4.30 h. du matin, aux jours longs, et à 5 h. du matin, aux jours courts ; elle fait sortir de leurs cellules les cuisiniers à 5.20 du matin l'été, et à 6.45 l'hiver ; et avant d'ouvrir les cellules elle appelle les hommes chargés du service de jour.
		SAMEDIS.
		Comme les autres jours de semaine jusqu'à 1 heure.
1.00	1.00	Les détenus qui travaillent dehors se baignent, se rasent, etc.; distribution de vêtements ; exercices du chœur des épiscopaliens.
4.00	3.30	On rentre les cuvettes de nuit; l'économe place dans les cellules des vêtements de dessus.
4.45	4.15	Signal hissé ; coup de cloche ; le souper est prêt et sur des tables; le personnel se poste pour l'heure de la fermeture.
5.00	4.30	La cloche donne le signal de fermer. Tout se passe ensuite comme les autres jours de semaine, jusqu'à 10 h. du soir; les gardes de nuit et de ronde se rendent à leurs postes
		N.B.—Exercice d'extinction d'incendie à la suite d'une alarme simulée.

N° 16.—PÉNITENCIER DU MANITOBA.—Division du temps et des jours de semaine, pendant toute l'année.—*Fin.*

Du 1er mars au 14 octobre.	Du 15 octobre au dernier jour de février.	Détails.
		DIMANCHES.
6.20	6.50	Cloche; les prisonniers se lèvent, se lavent, s'habillent, etc. Revue du personnel et inspection par le gardien-chef de leur équipement; distribution des clefs comme les jours de semaine.
6.45	7.15	Cloche; le déjeûner prêt sur des tables; les cellules s'ouvrent successivement par blocs.
7.00	7 30	Cloche; on dit les grâces; on relève les gardes, qui vont déjeûner, l'économe est chargé de la clef du sous-sol.
8.00	8.30	Cloche; les prisonniers sortent des cellules; on enlève les plats, les hommes de service nettoient.
8.45	9.00	Cloche; inspection du personnel; chapelle livrée aux catholiques de deux dimanches l'un; chapelle pour les protestants à 11 h. du matin.
12.15	12.15	Cloche; dîner prêt comme les jours de semaine.
12.30	12.30	Cloche; on dit les grâces; les gardes relevés vont dîner, l'économe est chargé de la garde du sous-sol.
1.30	1.30	Cloche; comme le matin; après le repas; office à la chapelle pour les catholiques.
4.00	3.00	On rentre dans la prison les cuvettes de nuit.
4.15	3.30	Cloche; souper prêt comme la semaine; les officiers se postent pour la fermeture.
4.30	4.00	Cloche; fermeture; puis jusqu'à 10 h. du soir, comme la semaine; les gardes de nuit et de ronde prennent leurs postes.

J. L. BEDSON, *Préfet.*

N° 17.—PÉNITENCIER DU MANITOBA.

TABLE météorologique des observations faites pendant l'année 1882-83.

Mois.	Baromètre. Hauteur moyenn.	Thermomètre. Hauteur moyenne. 7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	Hauteur maxima.	Hauteur minima.	Temps. Beau.	Partie nébuleux ou brumeux.	Pluvieux.	Jours de neige.	Direction des vents. Nord.	Nord-est.	Nord-ouest.	Ouest.	Sud-ouest.	Sud.	Sud-est.	Est.	Vélocité moyenne.	Vélocité maxima.	Pluie. Quantité de pluie tombée.	Neige. Hauteur en pouces.	Nombre de jours où l'on a vu des incendies dans la prairie.	No. de jrs. de traînage. Bon.	Mauvais.	No. de jrs. de roulage. Bon.	Mauvais.
1882.																											
Juillet	29·476	65	74	66	82	42	25	6	.....	.....	4	3	6	4	1	6	3	4	7	25	1·48	.....	.....	.....	.....	Le roulage jusqu'à Winnipeg, excellent.	
Août	29·239	63	75	65	90	89	22	9	.....	.....	2	3	8	5	4	2	4	3	9	30	2·29	.....	.....	.....	.....		
Septembre	29·141	48	60	50	87	25	24	4	2	.....	4	2	7	6	3	4	2	2	10	29	6·14	.....	.....	.....	.....		
Octobre	29·120	36	47	41	68	10	20	7	3	1	6	1	8	4	5	3	3	1	8	33	·93	2·50	.....	.....	4		
Novembre	29·275	18	25	22	41	13	20	4	1	5	8	2	8	3	1	3	3	2	7	30	·50	8·50	.....	27	3		
Décembre	29·225	1	5	1	29	28	25	3	.....	3	9	4	6	2	5	4	1	1	6	24	.....	8·00	.....	31	.....		
1883.																											
Janvier	29·261	23	15	18	24	41	25	2	.....	4	6	8	3	8	5	2	4	1	8	28	.....	.....	.....	16	15		
Février	29·274	11	9	6	32	30	18	3	.....	7	8	1	6	3	2	4	3	1	9	25	.....	7·00	.....	.....	28		
Mars	29·239	7	14	8	42	26	21	4	.....	6	9	2	7	4	2	3	4	.....	8	32	.....	.....	.....	15	16		
Avril	28·163	26	37	32	60	7	25	4	.....	1	12	2	4	1	3	4	3	2	9	28	·23	·01	1	8	.....		
Mai	29·124	46	57	50	72	20	20	10	1	.....	4	3	4	1	8	5	2	4	5	25	1·50	.....	14	.....	.....		
Juin	28 977	56	68	58	94	38	12	15	3	.....	6	4	4	2	4	5	4	1	6	30	2·02	.....	2	.....	.....		
	29·209	27	39	33	90	41	257	71	10	27	78	30	76	40	41	45	35	23	8	33	15·09	26·01	17	97	66		

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 18.

DIVISION du temps, au pénitencier du Manitoba, les jours de semaine, pendant l'été et l'hiver de 1882 et 1883.

Division.	Eté.			Hiver.			Observations.
	De	A	Temps	De	A	Temps	
	A. M.	A. M.	H. M.	A. M.	A. M.	H. M.	
Les prisonniers se lèvent, se lavent, s'habillent, etc	5.50	6.00	10	6.20	6.30	10	
Travail, y compris l'aller et le retour	6.00	7.30	1 30	6.30	7.30	1 00	
Déjeûner	7.30	7.40	10	7.30	7.40	10	
En cellule	7.40	8.30	50	7.40	8.30	50	
		P. M.			P. M.		
Travail, y compris l'aller et le retour	8.30	12.30	4 00	8.30	12.30	4 00	
Dîner	12.30	12.45	15	12.30	12.45	15	
En cellule	12.45	1.00	15	12.45	1.00	15	
A l'école	1.00	1.30	30	1.00	1.30	30	
Travail, y compris l'aller et le retour	1.30	5.40	4 10	1.30	5.10	3 40	
Raccommodage, thé, etc	5.40	6.00	20	5.10	5.30	20	
Durée totale	.....	.....	12 10	.....	.....	11 10	
RÉSUMÉ.							
Heures employées au travail, y compris le rassemblement, l'aller et le retour	.....	.....	9 50	.....	.....	8 50	
Heures employées aux repas	.....	.....	25	.....	.....	25	Non compris le souper.
" " à l'école	.....	.....	30	.....	.....	30	
" de cellule pendant le jour	.....	.....	1 05	.....	.....	1 05	
Raccommodages, thé, etc	.....	.....	20	.....	.....	20	
Durée totale	.....	.....	12 10	.....	.....	11 10	

N° 19.

VALEUR de l'ouvrage fait et de la matière employée à la forge, pendant l'année expirée le 30 juin 1883.

Pour quels services.	Valeur de la matière employée.	Valeur de la main-d'œuvre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Tailleurs de pierre et carrière	29 61	28 17	57 78
Ferme	43 37	47 41	90 78
Forge	13 19	16 80	29 99
Atelier des menuisiers	2 83	5 13	7 96
Cuisine	7 06	8 66	15 72
Armurerie	0 15	.....	0 15
Boulangerie	0 90	0 40	1 30
Etables	19 19	40 03	59 22
Quartiers du préfet	6 79	7 66	14 45
Prison	9 15	11 65	20 80
Préfet	0 62	0 37	0 99
Machines	1 43	1 25	2 68
Département des travaux publics	31 84	14 08	45 92
Total	166 14	181 61	347 75

JOHN MUSTARD,
Instructeur.

N° 20.

VALEUR du travail fait et de la matière employée au département des mécaniciens, pendant l'année expirée le 30 juin 1883.

Pour quels services.	Valeur de la matière employée.	Valeur de la main-d'œuvre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Machines	29 74	61 15	90 89
Prison	24 11	26 21	50 32
Atelier des couturiers	1 55	2 45	4 00
Cuisine	1 84	6 06	7 90
Préfet	0 10	2 18	2 28
Quartiers du préfet	0 80	1 35	2 15
Dépôt d'armes	0 05	3 57	3 62
Armurerie	.....	1 55	1 55
Atelier des menuisiers	0 05	0 11	0 16
Département des travaux publics	4 00	21 01	25 01
Magasin	.....	0 08	0 08
Total	62 24	125 72	187 96

JOHN MUSTARD,
Mécanicien.

N° 21.

VALEUR du travail fait par le département des charpentiers et menuisiers pendant l'année expirée le 30 juin 1883.

Détails.	Pour qui.	Total.
		$ cts.
Aux cottages des gardes et aux étables	Département des trav. publics	4,538 80
Prison	Département de la justice	152 13
Ouvrages divers	Quartiers des officiers	690 66
Réparations aux quartiers des officiers	Département de la justice	70 00
Total		5,651 59

N° 22.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT POUR L'ANNÉE CLOSE LE 30 JUIN 1882.

MONSIEUR,—En vous faisant mon rapport jusqu'à la fin de l'année écoulée (30 juin), j'ai à dire, comme l'an dernier, que j'ai toujours eu la plus grande satisfaction dans l'exercice de mon ministère au pénitencier.

Le préfet et les gardes ont fait tout en leur pouvoir pour que nos services fussent tels qu'ils doivent être. J'ai toujours trouvé la chapelle en parfait état; il y a toujours des livres à la disposition de chaque prisonnier, ainsi que des gardes; et les prisonniers, dans mes visites à leurs cellules, ne se sont jamais plaints ni au sujet des services religieux, ni de la manière dont on les traite dans l'institution; au contraire, quelques-uns disent qu'ils ont lieu de se montrer reconnaissants de bien des choses depuis qu'ils sont au pénitencier.

Je répèterai ce que je disais l'an dernier, qu'avec l'aide de Dieu, il y a beaucoup de bien à opérer parmi les prisonniers; et j'espère que nombre d'entre eux, en sortant de prison, rentreront dans le monde, convaincus "que la voie des méchants est rude," et je prie le Sauveur de détourner leurs pas des voies du péché pour les diriger vers celles du bien, afin qu'ils apprennent à travailler de leurs mains pour gagner honnêtement leur vie, et qu'ils deviennent de fidèles serviteurs de leur pays et de leur Dieu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRANK T. W. GREEN,
Aumônier.

Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 23.

RAPPORT DU CHAPELAIN CATHOLIQUE ROMAIN.

PÉNITENCIER DU MANITOBA,
MONTAGNE-DE-PIERRE, 1883.

CHER MONSIEUR,—Au commencement de février dernier, je fus appelé à la chapellenie du pénitencier du Manitoba. Plus tard, j'appris, par l'entremise du préfet de cette institution, que ma nomination était officiellement reconnue au département de la justice.

Je dois déclarer que les prisonniers m'ont donné beaucoup de satisfaction et par leur bonne conduite et par l'accomplissement de leurs devoirs religieux. Je m'étais fait une telle idée de la moralité et de la négligence des condamnés à la détention, que j'ai été fort surpris de voir leur régularité et leur esprit de foi, et ma surprise est en leur faveur.

Je suis persuadé que la bienveillance et la fermeté sont bien les meilleurs moyens de parvenir à relever ces membres paralysés de la société. Ces pauvres gens, entraînés par de faux amis, se sont laissés aller au crime ; ils ont oublié un moment leur devoir. Mais chez aucun, je n'ai trouvé une nature décidément méchante et perverse. Tous reconnaissent leurs erreurs passées et profitent de la réclusion présente pour ordonner le programme de leur avenir. Tous se mettent à l'œuvre généreusement, s'aident de la main qu'on leur tend amicalement, et secondent les efforts qui sont faits pour leur bien-être futur. A la vue de ce travail déterminé, il est permis d'espérer que, sous peu de mois, chacun des détenus deviendra un bon et honnête citoyen.

Il n'entre pas dans mes attributions d'apprécier la conduite des autorités de cette institution. Cependant, vous me permettrez, Mr l'Inspecteur, d'exprimer le désir que j'ai de voir mes relations avec les différents officiers se continuer à l'avenir avec la même harmonie que dans le passé. Je noterai spécialement la bienveillance du gardien en chef et du comptable et l'aide qu'ils ont bien voulu me donner en plusieurs circonstances ; et celle des officiers subalternes ne m'a pas fait défaut.

Quant à la courtoisie du préfet et des membres de sa famille, elle est notoire et connue de tous. La haute appréciation qu'en a donnée mon prédécesseur, l'an dernier, est même insuffisante, et je dois à la vérité de dire que cette courtoisie a progressé d'un degré avec l'année qui vient de s'écouler.

Avec respect, je suis, Mr l'Inspecteur,
Votre tout dévoué,

C. CLOUTIER, prêtre.
Chapelain catholique romain.

J. G. MOYAN, écr.,
Inspecteur des pénitenciers.

MONTAGNE-DE-PIERRE, 10 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Les changements notables survenus dans mon département au pénitencier du Manitoba depuis que je vous ai adressé mon rapport, me mettent dans la nécessité de vous en adresser un supplémentaire.

Depuis le commencement de l'été, un grand nombre de condamnés sont entrés dans cette institution. Le nombre de ceux dont j'ai à m'occuper a été considérablement augmenté, et le résultat est que la chapelle est devenue de beaucoup trop petite. A présent, il est impossible d'y réunir les prisonniers catholiques et les gardiens, sans s'y trouver dans un état de gêne intolérable. Figurez-vous plus de cinquante personnes groupées dans l'espace relativement étroit dont nous disposons pour la chapelle. Déjà plusieurs fois vous avez eu occasion de visiter cette chapelle, et vous vous en rappelez, je suis sûr, les proportions exiguës. Il n'y a que l'extrême nécessité qui me porte à vous demander un local plus spacieux pour y réunir ceux que je dois instruire et diriger dans les sentiers de la religion.

Cette augmentation du nombre des condamnés a créé de nouveaux besoins dans la bibliothèque et pour les livres de la chapelle. Les autorités y ont pourvu généreusement. Une douzaine de livres de chants liturgiques ont été placés à la chapelle, et près de cinquante volumes ont été ajoutés à la bibliothèque catholique, déjà commencée.

De plus on a eu la bonté de me laisser voir pendant plusieurs jours consécutifs les dix-huit sauvages détenus dans l'institution. Ces heures enlevées au travail manuel n'ont pas été perdues, tant s'en faut. Elles ont été employées à leur tracer leur ligne de conduite, à leur enseigner des prières et à leur donner des instructions en leur

propre langue. Le résultat pratique a été des plus satisfaisants, car la conduite de ces enfants des prairies laisse peu à désirer. L'autre jour, j'entendais un gardien souhaiter que tous les prisonniers vinssent à se conduire bien comme le faisaient les sauvages ; alors, disait-il, notre besogne serait légère et notre devoir d'un facile accomplissement.

C'est avec une vive satisfaction que je vois que tous les jours on prend un peu de temps pour l'école, pour instruire les sauvages et les autres prisonniers le moins favorisés dans leur instruction. On leur apprend à lire, en sorte que bien tôt ces personnes infortunées pourront puiser elles-mêmes dans de bons livres les principes qui les guideront plus tard dans les sentiers de la probité et de l'honnêteté.

Je ne saurais trop féliciter le gouvernement et ses officiers des soins qu'ils prodiguent à ces hommes qui, hélas! trop tôt abandonnés sans guides et sans conseillers, n'ont vu leur raison se développer et grandir que sur les ruines de leur innocence. C'est bien en éclairant leur intelligence et en formant leur cœur que l'on parviendra à en faire de bons citoyens. C'est une œuvre digne d'éloges que de prendre de jeunes enfants et d'en former de braves citoyens par l'instruction et la religion. Mais c'est une œuvre encore plus digne d'éloges que de travailler à ramener et à conserver dans le bon chemin des personnes égarées dans les sentiers du crime.

Tous les dimanches que je passe avec les détenus, les instructions sont données en français, en anglais et en langue crise, afin que tous puissent en profiter. C'est là tout ce que je puis faire, et je le ferai volontiers. Le gouvernement de son côté a puissamment aidé jusqu'à présent ; j'espère que, sous peu, il lui sera possible de nous donner une plus grande chapelle.

J'ai l'honneur d'être, monsieur l'inspecteur,
Votre, etc.,

G. CLOUTIER, prêtre,
Chapelain catholique.

Mr J. G. MOYLAN, inspecteur,
Ottawa.

N° 24.

RAPPORT DU MÉDECIN.

PENITENCIER DU MANITOBA,
MONTAGNE-DE-PIERRE, 30 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année close le 30 juin 1883.

La santé générale des prisonniers a été bonne.

Il n'y a pas eu d'accidents graves, ni de maladie épidémique.

La nécessité d'une infirmerie devient chaque jour plus urgente. L'augmentation considérable de la population du pénitencier a causé un encombrement qui, au point de vue sanitaire, est extrêmement dangereux ; car s'il se produisait quelque maladie contagieuse ou infectieuse, elle aurait sans nul doute les suites les plus désastreuses. En outre, ceux qui auraient besoin d'être traités en infirmerie ne peuvent bien recevoir le traitement convenable dans les quelques cellules exiguës qui sont réservées aux malades. Je ne puis trop insister là-dessus.

Il faudrait aussi nommer un infirmier, et je demanderais qu'il y eût une somme d'argent inscrite pour en payer un, dans le prochain budget. Cette nomination déchargerait l'économe du soin des malades, et allégerait sa tâche qui, actuellement, est très lourde et très fatigante.

Je me permettrai d'appeler encore votre attention sur la canalisation et la ventilation du pénitencier. Ces deux systèmes, si importants pour la santé et le bien-

être dans tout établissement public, sont ici fort défectueux. Le drainage, dès le commencement, a été mauvais, et ce qui a été fait depuis pour l'améliorer n'a eu aucun effet sensible. Chaque fois que je m'en suis plaint au préfet, pendant l'année, il m'a répondu invariablement que le département des travaux publics, informé des choses, n'agissait point, et qu'il n'était pas en mesure de me dire ce qui allait se faire. D'après mes propres observations, il me semble que les conflits d'intérêts auxquels donne lieu si fréquemment la division de la responsabilité, sont bien nuisibles au bon état du pénitencier. Cela est grandement regrettable.

La condition des aliénés est satisfaisante. Le nombre en augmente au point que le gouvernement provincial, je suis heureux de le dire, prend des mesures pour leur bâtir un asile; le préfet et le personnel du pénitencier seront délivrés par là des soins et de la responsabilité d'un service exceptionnel, que rend plus pénible encore l'encombrement du local pénitentiaire.

Je joins au présent rapport les statistiques ordinaires. Le nombre des prescriptions données pour indispositions, non traitées en infirmerie, s'est élevé à 496.

Je remercie le préfet et son personnel de leur courtoisie envers moi et du concours que j'ai toujours rencontré en eux, dans l'exercice de mes fonctions, pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. R. D. SUTHERLAND,
Médecin.

Mr J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

LISTE des maladies traitées à l'infirmerie, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883.

Maladies.	En traitement.	Admis.	Décédés.	Renvoyés.	Restant.
Abscès		2		2	
Contusion		1		1	
Rhumes		5		4	1
Colique		3		3	
Constipation		1		1	
Débilité	1	3	1	2	1
Diarrhée		6		6	
Dyspepsie		1		1	
Erysipèle		1		1	
Fièvre intermittente	1	2		3	
Fracture		2		2	
Gonorrhée	1	3		3	1
Débilité		5		5	
Periostitis		1			1
Phthisie	1	2	2	1	
Phimosis		1		1	
Scrofule	2	3	1	2	2
Syphilis		1		1	
Ulcère		1		1	
Blessures		2		2	
Total	6	46	4	42	6

W. R. D. SUTHERLAND, M.D.,
Médecin.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

PENITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

2 JUILLET 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon cinquième rapport annuel sur l'administration de ce pénitencier, avec les états ordinaires pour l'exercice clos le 30 juin 1883.

La population criminelle à ce pénitencier, le 30 juin 1882, était de cinquante-deux détenus; depuis j'ai reçu des prisons communes, trente-neuf prisonniers, total: quatre-vingt-onze. Sont sortis dans le cours de l'exercice par expiration de leur peine, douze; décédés, deux; graciés, deux; évadé, un. Restaient à minuit, le 30 juin 1883, soixante-quatorze détenus.

Les ateliers sont presque terminés. Je me sers déjà de l'atelier de la menuiserie et de la forge. Une autre de ces pièces a été employée pour le séchage des vêtements des prisonniers pendant l'hiver et le printemps derniers; la chambre réservée à cet usage dans la prison étant devenue beaucoup trop petite. J'ai toute raison de croire que l'industrie agricole peut se pratiquer très profitablement ici durant plusieurs années; c'est pourquoi, vu l'augmentation continuelle de la population de cette province, qui sera accompagnée sans doute d'un accroissement proportionnel du nombre de nos prisonniers, je proposerais d'enclore tout le terrain situé au nord de la ravine; cette enceinte, d'ailleurs ne peut se faire trop tôt. Il n'y a qu'environ dix acres d'enclos.

Il y a deux ou trois ans, j'ai parlé de la nécessité d'avoir une boulangerie. Je crois qu'à l'heure actuelle on réaliserait une grande économie en faisant faire ici le pain des prisonniers; mais l'édifice ne contient point de local propre à servir de boulangerie.

L'hôtel du gouvernement est encore occupé par les ingénieurs du chemin de fer canadien du Pacifique. D'après les instructions de l'honorable M. Trutch, j'ai fait fermer d'une clôture le jardin, inutile aux ingénieurs, et qui, ouvert comme il l'était depuis huit ou neuf ans, ne servait qu'à attirer les bestiaux errants. Beaucoup de beaux arbres sont morts, et il y a déjà longtemps que les plantes choisies qui ornaient ce jardin ont disparu, quoique, depuis l'ouverture du pénitencier, j'aie fait tout ce qu'il m'était possible, dans les circonstances existantes, pour la conservation des lieux.

En mai 1882, je vous ai écrit au sujet du champ de tir dont les volontaires de New-Westminster font usage. La butte est placée tout vis-à-vis du terrain du pénitencier, à l'ouest de la ravine, et pendant les exercices, il ne fait pas sûr de ce côté-là. En juin 1882, je vous en ai écrit de nouveau; mais jusqu'à présent les choses n'ont pas changé. L'année dernière et cette année, il a fallu plusieurs fois faire revenir les prisonniers et leurs gardiens qui étaient allés travailler sur notre terrain; car nous ne sommes avertis des exercices que par les coups de feu des tireurs ou les signaux de danger. Vous concevez qu'il est nécessaire de mettre fin à cela. Une autre chose à vous signaler, c'est la situation de la poudrière. Tout le terrain en face, jusqu'à la clôture est défriché et cultivé; le chemin depuis la grande barrière jusqu'à la porte du pénitencier, est sablé et bien entretenu. Un sentier, qui part d'une petite barrière, conduit en droite ligne au bâtiment. Bref les lieux ont pris un aspect que je n'espérais point leur voir avant plusieurs années. Et vraiment, la poudrière, plantée qu'elle est à mi-chemin entre la principale barrière et la grande entrée du pénitencier, n'est pas faite pour ajouter à la beauté de ces abords. Je suis sûr que quand vous aurez vu comme elle fait tache, vous voudrez aussi qu'on l'ôte de là.

Au mois de mars dernier, j'ai commencé à donner leurs repas aux prisonniers dans leurs cellules. Jusqu'à cette époque, les repas se prenaient dans le corridor, mais le nombre des prisonniers avait tellement augmenté qu'ils ne pouvaient plus être gardés sans danger dans cet espace étroit. J'appris que quelques détenus projetaient d'attaquer les gardes, pendant le dîner, et de s'emparer de leurs armes; ce qu'ils voulaient faire ensuite, je l'imagine. Depuis que les repas se donnent dans les cellules, je n'ai plus les mêmes inquiétudes. Le matin, après s'être lavés et habillés, les détenus reçoivent leur déjeûner dans leurs cellules. A midi, lorsqu'ils rentrent, leur

dîner y est déjà placé; chaque cellule se ferme à la clef, et avant qu'on la rouvre, le prisonnier passe à travers le grillage, couteau, fourchette et cuillère à l'économe. Les détenus qui suivent l'école ont la permission d'aller trouver l'instituteur après le dîner. De la sorte il n'y a pas de temps perdu, et pas la moindre confusion. Je suis heureux d'ajouter que le changement dont je parle a eu votre approbation; il peut paraître peu de chose en soi, mais je vous assure que, dans la vie du pénitencier, il est très sensible. S'il y avait eu ici un réfectoire convenable, comme en possèdent la plupart des établissements pénitentiaires, ce changement, introduit pour des raisons de sûreté, n'aurait pas, je suppose, été nécessaire. En dressant les estimations de cette institution pour 1883–84, j'avais demandé la nomination d'un gardien et d'un autre garde. Puis après l'accroissement imprévu du nombre de nos prisonniers, aux assises d'automne, l'an passé, j'ai dû vous demander la permission d'employer ces deux aides sans attendre le commencement de l'année fiscale 1883-84. J'ai reçu de vous cette autorisation sans délai inutile. Maintenant qu'il y a un personnel nombreux de gardes, je recommanderais respectueusement de nommer au moins un gardien.

Bien que j'eusse été chargé déjà de la garde de prisonniers dans cette province, durant plusieurs années, ce pénitencier est le premier établissement de ce genre où je sois entré; je n'ai encore, en fait de régime pénitentiaire, que l'expérience acquise ici. Je reconnais hautement tout le prix de vos avis officiels, toujours empressés et donnés en termes clairs. Sans vos conseils, mon service serait rempli de difficultés. Souvent il m'arrive de vous consulter sur des choses minimes en apparence; mais à la distance où je suis de la capitale, je sens que si j'ai votre approbation, ou, quand il y a lieu, votre décision nécessaire, je ne puis aisément m'écarter de mon devoir. Il y a aujourd'hui quatre ans et neuf mois que vous avez établi ce pénitencier, et depuis cette époque vous n'êtes pas venu une seule fois le visiter. Dans les provinces de l'Est, il est fait mention de visites faites par l'inspecteur à quelques mois d'intervalle. Certes, en sollicitant l'avantage de votre présence durant un mois ou six semaines, après presque cinq ans, je puis espérer de n'être pas refusé. Je compte donc avoir, avant la fin de la présente année fiscale, le plaisir de vous voir au pénitencier de la Colombie-Britannique. Il y a beaucoup de choses sur lesquelles j'aimerais à vous consulter, et qu'il me serait à peu près impossible de vous exposer clairement par écrit. Vous savez combien les détenus sont prompts à se croire traités d'une manière injuste, et combien, en pareil cas, ils ont tôt fait de se plaindre. Et que de gens qui n'entendent rien à la vie de la prison, à la discipline qu'il y faut faire régner, sont prêts à intervenir, la plupart du temps sans y réfléchir, je suppose; souvent ainsi ils causent de grands ennuis aux chefs du service pénitentiaire; rarement leur intervention sert les détenus; elle est fâcheuse, et ne doit pas être encouragée.

En décembre dernier, l'honorable M. Trutch a tenu une enquête au pénitencier, laquelle a duré trois jours. Quelques jours avant l'ouverture de cette enquête, les journaux de New-Westminster et de Victoria avaient publié un avis invitant les personnes qui auraient des plaintes à faire, à se rendre au pénitencier un certain jour. Mais il n'est venu aucune plainte du dehors.

Le 29 septembre 1882, j'ai eu l'honneur de recevoir la visite de Son Excellence le gouverneur général. Après avoir visité avec attention le pénitencier et ses dépendances, il voulut bien se dire content de ce qu'il avait vu; il se laissa très-gracieusement approcher par des prisonniers, qui avaient demandé avec les plus vives instances cette faveur. Pour tous ceux à qui il adressa la parole, il eut des mots d'espoir ou d'encouragement.

En vous demandant de nouveau de faire bâtir des maisons pour les gardes mariés, je désire vous informer qu'on a besoin des chambres du pénitencier dans lesquelles couchent les gardes non mariés, pour en faire le magasin. Les chambres à l'étage inférieur ne suffisent plus. L'une est convertie en cabinet pour le médecin et dans l'autre qui est encombrée, on serre les effets de prisonniers, etc., qui sont usés ou rejetés, jusqu'à ce qu'on puisse s'en défaire, conformément au règlement du pénitencier (p. 35). Cette dernière chambre, outre qu'elle sert ainsi de décharge, reçoit aussi les objets achetés en approvisionnement. Pour ces raisons et d'autres encore, je recommande-

rais très respectueusement d'avoir, en dehors de l'édifice du pénitencier, un local convenable pour les gardes célibataires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ARTHUR H. McBRIDE,
Préfet.

Mr J. G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 1.—REVENU.

Le gouvernement du Canada en compte avec le pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 30 juin 1883.

1883.	Dt.	
30 juin.	Traite remise à l'honorable receveur-général.....	$38.50
1883.	Av.	
30 juin.	Par travail des détenus	$38.50

N° 2.—DÉPENSE.

Dt. Le Gouvernement du Canada, en compte avec le pénit. de la Colombie-Brit., pend. l'exercice exp. le 30 juin, 1883. Av.

1883.		$ cts.	$ cts.	1882.		$ cts.	$ cts.
30 juin.....	Salaires.....	8,978 97		19 juillet..	Par le pénitencier de Kingston.....	2,128 00	
	Uniformes.....	1,139 07		19 sept....	Crédit pour paiement de comptes.....	3 000 00	
			10,118 04	7 octobre	do do	1,500 00	
30 juin.....	Entretien :			1883.			
	Rations.....	4,083 20					
	Habillement des détenus.....	1,573 49		29 janvier	do do	6,000 00	
	Allocations de voyage (détenus)	576 00		7 avril ...	do do	5,100 00	
	Vêtements aux libérés.....	241 00		29 mai.....	do do	104 70	
	Couchage.....	245 68		18 juin. ...	do do	2,000 00	
	Chapelles.....	2 50		30 do	Bur. de la papeterie et Imp. de la Reine	15 26	
	Bibliothèque.....	111 00					
	Ecole.....	5 37					
	Hôpital.....	126 95					
			6,965 19				
30 juin.....	Exploitation :						
	Chauffage.....	974 75					
	Eclairage.....	397 25					
	Réparations aux bâtiments.....	277 01					
	Entretien des machines.....	3 75					
	Dépôt d'armes.....	176 50					
	Cuisine.....	175 35					
	Fourniture de bureau.....	31 12					
	Bureau de la papeterie.....	6 86					
	Imprimeur de la Reine.....	8 40					
	Ferme et étables.....	342 00					
	Frais de poste.....	22 00					
	Frais d'express.....	13 00					
	Télégrammes	14 17					
	Frais de voyage.....	15 00					
			2,457 16				
	Divers.....	.....	104 70				
	Industries.....	.....	126 08				
	Dépôt de remboursement.....	.....	76 79				
			19,847 96				19,847 96

N° 3.

MOUVEMENT de la population criminelle au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant les cinq années précédant le 30 juin 1883.

—	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.
Admis—					
Venant des prisons communes	36	10	22	29	39
Repris	.....	.....	.....	3	2
Total	36	10	22	22	41
Libérés par expiration de la peine	6	3	8	6	12
Graciés	.....	.....	1	.....	2
Décédés	.....	2	1	4	2
Libéré par ordonnance de la cour Suprême	.....	.....	1	.....	.....
Evadés	.....	2	1	3	1
Total	6	7	12	13	17
Restant à minuit le 30 juin chaque année	30	33	43	52	74
Population moyenne quotidienne	33	31·5	38	47·5	61

N° 4.

RELEVÉ sommaire des punitions infligées dans le pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Punitions infligées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Total.
Privés de lit	2	5	1	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	13
Mis en cellule solitaire	2	5	1	4	1	.....	.....	2	3	.....	.....	1	19
Mis au pain et à l'eau	2	4	1	4	1	.....	.....	1	3	.....	.....	1	17
Réprimandés	2	.....	10	4	1	2	10	10	2	2	1	3	47
Privés de lampe	3	.....	4	4	.....	.....	.....	2	.....	6	2	4	25
" de tabac	4	1	4	4	.....	1	.....	2	.....	7	2	4	29
" de l'école	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2
" de partie des rémissions	1	2	.....	1	2	2	3	5	.....	.....	2	.....	18
Fouettés (3 ont reçu chacun 36 coups de fouet en août, et un 24 coups en janv.)	.....	3	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	4
Fers aux pieds	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	3
Privés de souper	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	2

N° 5.

ETAT indiquant la valeur du travail fait par les détenus au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Travail	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant total.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Travaux de culture	1,796	0 50	898 00	
Défrichement	6,148½	0 50	3,074 25	
Ouvrage de charpenterie et menuiserie	378	0 50	189 00	
" de forge	307½	0 50	153 75	
Travaux de clôture	722	0 50	361 00	
" domestiques	1,442	0 50	721 00	
Cuisine	1,150	0 50	575 00	
Blanchissage	339½	0 50	169 75	
Service d'aides	387½	0 50	193 75	
Raccommodage de vêtements	362½	0 50	181 25	
Réparation du fourneau de cuisine	2	0 50	1 00	
Confection de chemins	598	0 50	299 00	
Badigeonnage à la chaux	120	0 50	60 00	
Confection d'un drain	376½	0 50	188 25	
Chargement du charbon	42	0 50	21 00	
Translation d'un vieux bâtiment	8	0 50	4 00	
Briquetage	4	0 50	2 00	
Confection de bardeaux	13½	0 50	6 75	
Aiguisage d'outils	3	0 50	1 50	
Peinturage	6	0 50	3 00	
Ouvrage de charpente	318	0 50	159 00	
Chargement de gravier	73½	0 50	36 75	
Valeur totale du travail des prisonniers	.....	.....	7,299 00	
Chevaux employés à charrier du charbon	18½	1 50	27 75	
" " de l'engrais	77	1 50	115 50	
" " du gravier	73½	1 50	109 75	
" " de la terre	47½	1 50	71 25	
" " de la pierre	30½	1 50	45 75	
" " du bois	16½	1 50	24 75	
Hersage	7	1 50	10 50	
Labourage	18	1 50	27 00	
Charriage du foin	2	1 50	3 00	
" de l'avoine	3	1 50	4 50	
" des pommes de terre	10	1 50	15 00	
Valeur totale du travail des chevaux	.....	.....	454 75	

N° 6.

STATISTIQUE criminelle, pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

—	Catégories.	Nombre.
Race	Blancs	9
	Sauvages	9
	Chinois	21
		39
État civil	Mariés	16
	Non mariés	23
		39
Age	Au-dessous de 20 ans	1
	De 20 à 30 ans	18
	De 30 à 40 ans	11
	De 40 à 50 ans	6
	De 50 à 60 ans	2
	De 60 à 70 ans	1
		39
Pays	Irlande	4
	Chine	21
	Colombie-Britannique	9
	Etats-Unis	3
	Nouvelle-Ecosse	1
	Norvége	1
		39
Religion	Protestants	11
	Catholiques	13
	D'autres religions	15
		39
Crimes	Effraction nocturne	2
	Larcin	9
	do et recel	4
	do et avoir usé de faux prétextes	1
	Blessure volontaire	11
	Homicide	2
	Avoir tué des bestiaux	3

—	Catégories.	Nombre.
Crimes	Effraction de maison	3
	Assaut	2
	Avoir tenu une maison dér.	1
	Trouvé en possession d'instruments d'effraction	1
		39
Etat ou profession	Journaliers	13
	Fermiers	2
	Mineurs	3
	Mécanicien	1
	Cuisinier	1
	Cordonniers	2
	Sans état	17
		39
Condamnation	2 ans 6 mois	1
	2 " 9 "	1
	2 "	7
	3 "	10
	4 "	6
	4 " 3 mois	1
	5 "	5
	6 "	1
	7 "	4
	10 "	2
	14 "	1
		39
D'où on les a reçus	Kamloops	3
	Clinton	3
	Yale	13
	New Westminster	7
	Victoria	8
	Nanaïmo	2
	Lytton	3
		39
Tribunal	Assises générales	39

N° 7.

LISTE des détenus décédés au pénitencier de la Colombie-Britannique dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1883, avec mention de leur crime et du lieu de condamnation.

Nombre	Nom.	Crime.	Lieu de condamnation.	Date du décès.
26	Toby (Sauvage).....	Homicide.....	Victoria, Ile de Vancouver....	20 février 1883.
72	William (Sauvage).....	Assaut avec intent...	New-Westminster	1er mars 1883.

N° 8.

LISTE des évadés et des repris, pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'année close le 30 juin 1883.

Nom.	D'où reçus.	Crime.	Evadés.	Repris.
Charley (Sauvage).....	New-Westminster.	Blessure avec intent....	8 juillet 1882...	
Johnny do	do ..	Homicide	3 mars 1883....	3 mars 1883.
Sam do	do ...	Avoir tué des bestiaux.	do	do

N° 9.

COMPTE de la ferme, pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

DT. AV.

Détail.	Montant.	Détails et quantités.	Valeur.	Montant.
	$ cts.		$ cts.	$ cts.
1,796 journées de détenus, à 50c.	898 00	Effets fournis au pénitencier, savoir:		
164 journées de chevaux, à $1.50	246 00			
6 mois de salaire d'un garde, à $50.00	300 00	100,000 lbs. de pommes de terre	0 01½	1,500 00
Semence et instrum. agricoles.	150 31	14,892 " navets	0 02	297 84
		1,800 " betteraves	0 02	36 00
		5,392 " carrottes	0 02	107 84
		2,000 " oignons	0 03	60 00
		1,000 " pois	0 02½	25 00
		8,000 " avoine	0 01½	120 00
		24,000 " foin	0 01	240 00
		300 " orge	0 02	6 00
		800 " blé	0 02	16 00
		2,760 têtes de choux	0 10	276 00
		300 bottes de laitue	0 05	15 00
		300 " persil	0 05	15 00
		150 " radis	0 05	7 50
		120,000 lbs. de paille d'avoine	0 00¾	90 00
		1,000 " " de pois	0 00½	5 00
		1,200 " " d'orge et de blé	0 00½	6 00
		500 " de lard	0 15	75 00
Balance	1,378 00	250 charretées d'engrais	0 30	75 00
	2,973 18			2,973 18
		Balance		1,378 00

N° 10.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de la Colombie-Britannique, au 30 juin 1883, avec indication du chiffre des appointements, de l'âge et de la date de la nomination de chacun.

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.	Observations.
		$			
A. H. McBride	Préfet	1,200	48	16 mai 1878.	
Jas. Fitzsimmons	Sous-préfet	900	43	12 août 1878.	
W. H. Falding	Comptable	800	25	9 mai 1878.	
do	Maître de l'école	200	25	9 mai 1878.	
C. N. Trew	Médecin-chirurgien	500	44	9 mai 1878.	
Rev. R. Jamieson	Aumônier protestant	300	52	4 janv. 1879.	
Rev. E. M. J. Horris, O.M.I	Aumônier catholique	300	52	27 sept. 1878.	
T. A. McInnes	Econome	650	23	10 mai 1882.	
H. Kehoe	Garde	600	42	27 sept. 1878.	
J. Devoy	do	600	47	27 sept. 1878.	
J. Fitzgerald	do	600	42	15 avril 1879.	
I. Lawrence	do	600	31	6 sept. 1880.	
P. Quilty	do	600	32	18 janv. 1882.	
J. Gray	do	600	25	1er juill. 1882.	
G. Hutchinson	do	600	35	16 avril 1883.	
G. Hume	do	600	21	13 mai 1883.	
J. Morey	do et messagers	600	59	3 sept. 1878.	
P. Smyth	do et conducteur d'attel	600	42	21 février 1879.	

N° 11.

COMPTE des objets d'habillement faits au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Articles.	Jours.	Taux par jour.	Valeur.	Total.
		Cts.	$ cts.	$ cts.
4 chemises de flanelle	3	50	7 00	
32 oreillers	4	50	6 50	
40 taies oreillers	6	50	7 84	
50 coutils de lits	4	50	16 40	
18 draps	3	50	7 25	
35 serviettes	2	50	3 75	
				48 74

N° 12.

LA FORGE en compte avec le pénitencier de la Colombie-Britannique.

Date.	Dr.	Montant.	Date.	Av.	Montant.
1883.		$ cts.	1883.		$ cts.
30 juin.	307½ journées de travail	153 75	30 juin.	Valeur de l'ouvrage fait, y compris la matière	1,087 75
30 do	Combustible, outils et matières	141 00			
30 do	Balance	793 00			
		1,087 75			1,087 75
			1er juill.	Balance	793 00

N° 13.

TABLEAU des cas traités à l'infirmerie, au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Maladies.	Restant, commence, exercice.	Admis.	Renvoyés.	Décédés.	Restant, fin exercice.	Observations.
Accidents—						
Coupure au pied	.....	2	2	.....	.....	
" à la jambe	.....	1	1	.....	.....	
Blessure à la jambe	.....	1	1	.....	.....	
Bronchite	.....	3	3	.....	.....	
Constipation	.....	4	4	.....	.....	
Diarrhée	.....	1	1	.....	.....	
Furoncle	.....	2	2	.....	.....	
Fébricule simple	.....	2	2	.....	.....	
Maladie de cœur, valvulaire	.....	1	1	.....	.....	
Langueur	.....	2	2	.....	.....	
Névralgie	.....	2	2	.....	.....	
Pharyngite	.....	1	1	.....	.....	
Phthisie	.....	3	1	2	.....	1 gracié et mort depuis.
Esquinancie	.....	1	1	.....	.....	
Rhumatisme	.....	3	3	.....	.....	
Scrofule	.....	1	1	.....	.....	
Synovitis	.....	1	1	.....	.....	
Splenitis	.....	1	1	.....	.....	
Ulcères	.....	2	.....	.....	2	

C. NEWLAND TREW, M.D.,

1er juillet 1883. *Médecin du pénitencier de la Colombie-Britannique.*

N° 14.

RELEVÉ des réductions de peine gagnées par les détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique, libérés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Nombre.	———	Nombre de jours.	Observations.
1	A gagné	136	
1	do	129	
1	do	104	
1	do	96	
1	do	46	
1	do	96	
1	do	74	
1	do	72	
1	do	129	
2	Ont gagné	282	
1	A gagné	63	
12			

N° 15.

MOUVEMENT de la population criminelle au pénitencier de la Colombie-Britannique, du 1er juillet 1882 jusqu'au 30 juin 1883.

Distribution.	Prisonniers.	Total.	Observations.
Restant à minuit le 30 juin 1882	52		
Admis pendant l'exercice	39		
		91	
Libérés par expiration de la peine.....	12		
Graciés	2		
Evadé.....	1		
Décédés	2		
		17	
Restant à minuit le 30 juin 1883.....	.....	74	

N° 16.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, 20 août 1883.

MONSIEUR,—En vous présentant mon rapport annuel pour le dernier exercice, je n'ai aucune observation spéciale à exprimer sur la régie générale du pénitencier : tout le service, autant que je sache, s'est fait d'une manière satisfaisante. Je suis heureux d'avoir cette occasion de mentionner que les rapports mis en circulation, l'année dernière, au sujet du pénitencier et de certains membres de son personnel, ont été, dans une enquête tenue en décembre, trouvés absolument faux. Ils provenaient de personnes mal intentionnées, qui ignoraient tout-à-fait ce qu'elles prétendaient savoir.

La santé a été bonne. Des prisonniers confiés à mon ministère spirituel, deux sont morts : deux sauvages.

Le préfet m'a remis en juin dernier $50 pour l'achat de livres destinés aux détenus catholiques. J'ai reçu cette somme, attendue depuis si longtemps, avec reconnaissance, mais elle est insuffisante. J'espère qu'à sa prochaine session le Parlement n'hésitera pas à ouvrir un crédit généreux pour notre bibliothèque catholique. Un bon choix de livres contribuerait beaucoup à la régénération morale des prisonniers.

Nombre des détenus catholiques au 30 juin 1882.....	33	
Reçus pendant l'année.....	12	
Venus de l'église protestante.....	4	
	—	49
Sortis par l'expiration de leurs condamnations.....	8	
Gracié	1	
Décédés pendant l'année.....	2	
Passés à l'église protestante.....	2	
	—	13
Restant au 30 juin 1883.....		36

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble et obéissant serviteur,
EDWARD M. J. HARRIS, O.M.I.,
Aumônier catholique.

Mr J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.
16—10

N° 17.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PENITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'année expirée le 30 juin 1883.

Je me suis dûment acquitté des devoirs de mon emploi pendant les douze mois derniers ; et je suis heureux de dire que les détenus se sont montrés attentifs et respectueux. Plusieurs de ceux qui ont été libérés depuis deux ou trois ans, ont trouvé du travail dans le voisinage, et montrent, par leur bonne conduite, qu'ils ont profité du temps qu'ils ont passé ici et des instructions qu'ils y ont entendues.

Le crédit alloué pour augmenter la bibliothèque protestante a été employé à acheter 110 volumes. Il y a eu 504 changements de livres par vingt-trois détenus.

Les prisonniers chinois sous mes soins reçoivent des exemplaires du Nouveau-Testament en leur langue, et les lisent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ROBERT JAMIESON,
Aumônier.

Mr J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 18.

RAPPORT DU MEDECIN.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
NEW-WESTMINSTER, C.-B., 1er juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire connaître que, durant l'année expirée le 30 juin 1883, la santé des prisonniers a été généralement bonne.

Il y a eu deux décès, comme l'indique le tableau ci-joint, et dans les deux cas les malades ont été emportés par la phthisie ou consomption. C'étaient des sauvages. Un métis atteint aussi de ce mal, avait été libéré, parce qu'il avait eu sa grâce. Je viens d'apprendre que, peu après son retour chez lui, il a succombé.

Les conditions sanitaires du bâtiment se conservent, grâce aux soins et à l'attention du personnel.

La fourniture d'eau a été jusqu'ici suffisante, et l'eau est d'excellente qualité.

Comme on va construire une addition à la prison, je dois appeler encore l'attention sur la nécessité d'avoir une aile réservée pour l'hôpital ou l'infirmerie. Le mode actuel de traiter les prisonniers malades dans les cellules communes est mauvais, mais c'est le seul praticable.

Les cellules sont tenues en parfait état de propreté, et le personnel s'occupe avec toute l'attention possible du confort des prisonniers malades.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. NEWLAND TREW,
Médecin.

Mr. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 19.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
30 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'école s'est tenue comme à l'ordinaire pendant l'année qui expire.

Le local n'est aucunement convenable pour une école. L'allocation pour livres, etc., est tout à fait insuffisante. La plainte faite au Père Harris et rapportée par lui à M. Trutch, à savoir que les élèves n'avaient pas de cahiers d'exemples, etc., est exacte; car les sept piastres allouées avaient été dépensées dès les premières semaines de l'année.

M. Jamieson est venu plusieurs fois aux leçons, et m'a beaucoup secondé ; mais le Père Harris ne semble pas prendre grand intérêt à l'école ; car, malgré toutes mes invitations, il ne la visite point.

Il y a eu 813 changements de livres à la bibliothèque.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. H. FALDING,
Instituteur.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

A L'HONORABLE CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA RÉUNIE EN PARLEMENT.

Le rapport du bibliothécaire du Parlement expose respectueusement :

Que grâce à la libéralité du Parlement, à sa dernière session, le crédit annuel accordé à la bibliothèque a été considérablement augmenté, à la demande du comité de la bibliothèque, qui désirait voir notre grande collection nationale agrandie et complétée surtout dans les sections des sciences et d'histoire de l'Amérique et du Canada.

Ayant en vue l'impulsion qui a été donnée, dans ces derniers temps, aux sciences, en Canada, et la nécessité qui découlait de ce progrès de fournir aux amis des sciences les travaux similaires des sociétés savantes de l'étranger, nous avons essayé de compléter les séries des transactions des associations scientifiques et des revues consacrées aux différentes branches de la science, tout en y ajoutant des ouvrages sur les mêmes sujets qui ne se trouvaient pas déjà sur nos rayons, et cela, dans le but de représenter, dans la bibliothèque du Parlement, toutes les connaissances humaines.

J'ai appris, de notre agent à Londres, que les collections de ce genre, qu'il n'est pas d'usage de réimprimer, sont devenues très rares, et qu'il est difficile de se les procurer au complet; cette difficulté doit naturellement devenir plus grande avec le temps, et dans certains cas, insurmontable. J'ai donc pris la résolution de compléter, sans délai, le plus grand nombre de ces collections, dans la crainte de ne pouvoir le faire plus tard. L'achat de ces collections a été, pendant la dernière année, la cause d'une dépense considérable.

Pour me rendre à un désir formel du comité, j'ai aussi acheté différents ouvrages qui se trouvaient depuis plusieurs années, sur une liste de commandes, en attendant une occasion favorable de nous les procurer. Je me suis surtout fait un devoir spécial d'acheter certains ouvrages ayant rapport à l'histoire du Canada et à celle d'autres parties du continent américain. Le département des Travaux publics nous ayant permis d'utiliser les rayons qui se trouvent autour de la chambre de lecture de la Chambre des communes, cela nous a donné un espace suffisant pour placer ces nouveaux ouvrages. Nous pouvons mettre en sûreté et sous clef, en cet endroit, plusieurs mille volumes. L'on n'a transporté dans cette salle que des livres qui sont rarement demandés, réservant l'espace laissé libre dans la bibliothèque, aux ouvrages consulté le plus souvent.

A la dernière session, le parlement a autorisé l'achat de la magnifique collection, unique de son genre, de médailles et de monnaies canadiennes formée par M. *Gerald Hart*, de *Montréal*. Elle a été déposée à la bibliothèque. Dans le but de ménager l'espace et de ne nuire en aucune façon, au confort des habitués de la bibliothèque, ces médailles ont été déposées dans des cases en verre. Nous allons exhiber, de la même manière, une collection complète de cartes postales et de timbres qui font connaître les divers modes de communication postale en usage dans tout l'empire britannique. Cette collection est très intéressante pour les personnes qui s'occupent de timbres. On s'occupe en ce moment de la mettre en ordre pour l'exhiber, sous verre, comme les monnaies et les médailles.

Les additions faites à la bibliothèque pendant la dernière année, sont inscrites dans le supplément au catalogue qui est prêt à être distribué. On s'est efforcé de faire quelques réformes dans la compilation de ce catalogue, en mettant, dans une liste spéciale, les titres des brochures. Les titres des ouvrages sont inscrits dans ce supplément de la façon la plus concise, et ne donnent une idée de la valeur des livres auxquels ils appartiennent, qu'à ceux qui les connaissent déjà.

Annexé à ce rapport est une liste des dons reçus depuis le dernier rapport, et des ouvrages déposés à le bibliothèque, en vertu de l'acte de la propriété littéraire.

Le nombre des volumes de la bibliothèque, évalué l'année dernière à 104,000, est maintenant d'environ 107,500.

Le tout humblement soumis,

ALPHEUS TODD,

Bibliothécaire du Parlement.

Bibliothèque du Parlement,
17 janvier 1884.

DONS FAITS À LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT DEPUIS LE 9 FÉVRIER 1883.

Du gouvernement de Sa Majesté :
Hansard's Parliamentary Debates, vols. 274 to 282. 9 vols.
Imperial Statutes, for 1883.
Colonial Office List, for 1883.
Du secrétaire d'Etat pour les Indes :
Vols. 7, 8 and 9 of the Great Trigonometrical Survey of India.
Du ministre de Sa Majesté à Washington :
Reports of the United States Department of Agriculture, for 1881 and 1882.
Report on the Finances of the United States, for 1882.
De l'astronome royal, Greenwich :
Astronomical, Magnetical and Meteorological Observations and results, in 1881.
Du gouvernement des Etats-Unis, à Washington :
Official publications of Congress, for the years 1878-9 to 1881-2. 34 vols. et quelques brochures.
Département du Trésor, Washington :
Report on American Finances, for 1882.
Reports on Internal Revenue, for 1882 and 1883.
Reports on Currency, for 1880 1882 and 1883.
Du secrétaire de l'intérieur, Washington :
Compendium of the Tenth Census of United States, in 1880. (2 exemplaires.)
Du bureau de la statistique, Washington :
Report on U.S. Commerce and Navigation, for 1882.
Statistical Abstract of United States, for 1882.
Monthly and quarterly returns of Commercial Statistics, for 1883.
Du bureau de l'éducation, Washington :
Various Circulars of Information, et autres brochures.
Du bureau d'exploration côtière des E.-U., Washington :
Reports of the Coast Survey, for 1880 and 1881.
Du département de la guerre, Washington :
Report of the Chief of Engineers, U. S. Army, for 1882. 3 vols.
Catalogue of the Library of the War Department, 1882.
The Fortifications of to-day, 1883.
Practice in Europe with heavy Artillery, 1883.
Du conseil national de salubrité, Washington :
Vols. 1, 2 and 3 of the Bulletin of the National Board.
De la bibliothèque royale de Berlin :
Official publications of the Two Houses of Parliament of Prussia; with the Laws of the Kingdom, and of the German Empire :—in continuation of the series previously presented to the Library. 16 vols.
De l'Etat de Connecticut :
State Register and Manual, for 1883.
State Law Reports, vol. 49.
Public and special Acts, and Resolutions, 1883.

Journals of both Houses, and documents, 1883. 4 vols.
Index to Statutes, 1875-1882.
Agricultural Report, 1882.
Bank Commissioner's Report, 1883.

De l'Etat de Michigan :
Supreme Court Reports, vols. 48, 49, 50.
Farm Statistics, 1881-2.
Mineral Statistics, 1881, 1882.
Michigan in the War. Revised edition, 1882.
State Pioneer Collections, vol. 4.
Senate and House Journals, 1882. 2 vols.
Public Acts, and Legislative Manual, 1883. 2 vols.
Various annual Departmental Reports, 1881 and 1882. 13 vols.
Et quelques autres brochures.

De l'Etat de Kansas :
Supreme Court Reports, vols. 28 and 29.
Session Laws of 1883.

De l'Etat de Minnesota :
Journal of the Court of Impeachment on Judge Cox. 3 vols. 1882.
State Law Reports, vols. 29, 30.
Senate and House Journals, for 1883.
General and Special Laws, for 1883.
Report on State Statistics, for 1882.

De l'Etat de l'Ohio :
State Laws, 1883.
Auditor's, School and Statistical Reports, 1882.
Vol. 4, State Geological Report.

De l'Etat de New-York :
State Law Reports (Sickels), vols. 89, 90, 91.
Hun's Supreme Court Reports, vols. 28, 29.
Senate Documents, of 1881, vol. 2 ; of 1882, vols. 1 to 5, and 7.
Assembly Documents, of 1880, vol. 3 ; of 1881, vols. 4 and 8 ; of 1882, vols. 1 to 6.
Report on State University, for 1881.
State Laws, for 1883.
Journals of both Houses, and Legislative Documents, for 1883. 10 vols.
State Museum Reports, for 1881 and 1882.
Colonial History of New York, vol. 14.
State Library Report, 1882.

De l'Etat de Massachusetts :
Manual for the General Court, 1883. (2 copies.)
State Law Reports, vol. 133.
Census of the State, in 1880.
Acts and Resolves, in 1883.
Public Documents, for 1881, 5 vols. ; for 1882, 4 vols.
Legislative Documents, for 1882 and 1883 (unbound). 6 vols.
Annual Reports on Statistics of Labour, for 1873 to 1883.

De l'Etat du Vermont :
State Law Reports, vol. 54.
Laws, and Legislative Directory, for 1882.
Registration Reports, for 1879 and 1880.
State Officers ; Agricultural, and School Reports, for 1881-2.

De l'Etat du Maine :
State Law Reports, vol. 74.

De l'Etat de la Pennsylvanie :
State Laws, 1883.
Executive Documents, and Legislative Documents, 1882-3. 7 vols.

De l'institut Smithsonian, Washington :
Annual Reports, for 1880 and 1881.
Report of U.S. Commission on Fish and Fisheries, for 1880.
Bulletin of U.S. Fish Commission, vols. 1 and 2 ; for 1881 and 1882.
Smithsonian Miscellaneous Collections, vols. 22 to 27. 6 vols.
Catalogues of publications of the Institution, to 1883.
Du ministre fédéral de la milice.
The Queen's Regulations and Orders for the Army, 1883.
Du Royal Colonial Institute de Londres:
Proceedings of the Institute, for 1882-3.
Du bureau de la commission géologique, Ottawa:
L'*Atheœnum :* journal litéraire de 1852 à 1869. 36 vols., reliés.
De la Chambre de Commerce de New-York :
Report for the year 1882-3.
De la municipalité de la cité de Londres :
Médaille en bronze, frappée par la corporation, en commémoration de la visite de Sa Majesté la Reine à la Forêt d'Epping, le 6 mai 1882, pour dédier la forêt à l'usage et à l'amusement du peuple.
De la municipalité de la cité de Montréal :
Annual Reports of civic affairs, for the year 1882.
De la société d'histoire naturelle de Toronto :
Check list of Insects in the Dominion of Canada, 1883.
De C. Schrieber, écr., d'Ottawa:
Poor's Manual of American Railroads, for 1883.
Du col. Robbins, consul des E.-U. à Ottawa :
Michigan in the War of Secession. Revised edition, 1882.
Du conseil municipal de Paisley, Ecosse :
Volume describing the Inauguration of the "George A. Clark" Town Hall, Paisley. Imprimé en 1882.
Des commissaires des édifices publics de Philadelphie :
Information concerning the progress towards completion of these Buildings. Philadelphia, 1883.
De l'hon. H. A. Hill, de Boston :
Proceedings of the National Board of Trade, at Washington, in January, 1883.
Du col. O'Brien, M.P. :
Vol. 10–13. Proceedings of the Royal Colonial Institute, for 1878 to 1882.
Du professeur Macoun, d'Ottawa :
Climate and resources of British Columbia, 1883.
De W. P. Graff, écr., New-York :
Loose leaves from the portfolio of a late patriot prisoner in Canada. New York, 1840.
De l'hon. Joscelin Bagot, A.D.C. :
Engraved portrait of Sir Charles Bagot, Governor General of Canada in 1842.
Du capit. H. F. Perley, Ottawa:
More's History of Queen's County, Nova Scotia.
De Acton Burrows, écr., Winnipeg :
Prize List of Ninth Provincial Exhibition, Manitoba.
De Andrew Russell, écr., Ottawa :
Bouchette's Map of the districts of Quebec, Three Rivers, and Gaspé. 1832. (Sur un rouleau.)
De L. A. Lovekin, écr., Peterborough :
Gimson on the unjustifiability of Vivisections.
De la Nova Scotia Historical Society :
Report and Collections, for 1882-3.
De la Montreal Horticultural Society:
Annual Report, for 1881-2.

De l'Institution of Civil Engineers, London:
Minutes of Proceedings, vols. 72, 73.
De la Historical Society of Wisconsin
Report and Collections of the Society, for the years 1880 to 1882.
De Queen's College University, Kingston:
University Calendar, for 1883-4.
De Victoria University, Cobourg:
University Calendar, for 1883.

DONS À LA BIBLIOTHÈQUE DES OUVRAGES CI-DESSOUS, PAR LEURS AUTEURS RESPECTIFS.

Methods of Election: by Professor E. J. Nanson, of the Royal Society of Victoria, Australia. 1882.
Report on the affairs of the Oka Indians: by the Rev. William Scott. Ottawa, 1883. (Six exemplaires)
Memoir of Abbott Lawrence: by H. A. Hill. Boston, 1883. (Printed for private distribution.)
Inquiry into the career and character of Mary Stuart, Queen of Scotland: by J. Watts de Peyster. New York, 1883.
In Memoriam: Frederick de Peyster. New York, 1882.
Zenobia, Queen of Palmyra; a poem: by the Rev. Æ. M. Dawson. Ottawa, 1883.
Catalogue of Manuscripts in charge of the Commissioner of Public Records, Nova Scotia (Dr. T. B. Akins), from 1710 to 1867, in print: with a list in manuscript, of additions, to 1882.
The Missionary problem; a history of Protestant Missions: by James Croil. Toronto, 1883.
Catalogue of Books belonging to D. M. Tredwell, concerning the Civil War between the North and the South, or the Free and Slave States of the American Union. Brooklyn, 1874.
Monograph on privately illustrated Books; a plea for Bibliomania: by D. M. Tredwell. Brooklyn, 1881.
Address before the Historical Society of New Brunswick, on 4th July, 1883, on British North American Loyalty: by General J. Watts de Peyster. New York.
Canadian Idylls: The Harvest Moon: by William Kirby, F.R.S.C. Toronto, 1883.
Legal and Financial Register, for July, 1883: by W. H. Sloan; Cincinnati.
Outlines of Chemistry: by N. G. Webster. Norfolk, Virginia, 1883.
Modern War: Opinions, &c., of distinguished Soldiers on the last Wars: by Major d'Entragues. Montreux, 1883.
Currents of Air and Ocean in connection with Climates, Regions of summer rains and droughts: by Dr. J. B. Hurlbert, Ottawa. From Proceedings of Am. Ass. Adv. of Science, 1882.

OUVRAGES DÉPOSÉS À LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT DEPUIS LE 8 FÉVRIER 1883.

1916. Cahiers de Calcul: Addition, Soustraction, Multiplication et Division; 4 Nos. Par les Frères des Ecoles Chrétiennes, 1882 *Bro.*
1947. "Good Night and Good Morning" waltz: by Emery Lavigne. Montreal. Lavigne & Lajoie, 1882. Une feuille.
1948-53. Reserve Fund Plan of Life Association; edition of 1882. Blank Policies (4 samples), by David Burke, 1882.
1954. The Dominion Hymnal, for Sunday-school and social worship. Wm. Briggs, publisher. Toronto, 1882. P.
1955. Villers, R. P. Paul de.—Le petit catéchisme expliqué aux enfants. Trois-Rivières, 1882. *Bro.*

1956. Dalgleish, W. Scott.—Introductory text-book of English composition, based on grammatical synthesis. New edition, revised. A. & W. McKinlay. Halifax, 1883.
1957. "Where is the Cat?": a card, by Arthur Gordon Brown, 1883.
1958. Map showing the Town of Morris, in the Province of Manitoba, as incorporated in 1882; from actual surveys, by McPhillips Bros. Winnipeg, 1883. A photograph.
1959. "Cadet March," for the piano; composed by C. E. Rowe, 1883. Deux feuilles.
1960. Genealogical and Chronological Chart of British History, by J. F. Elliott. Une feuille sur toile.
1961. "Slipping Away;" song by W. Forsyth. Suckling & Sons. Toronto, 1883.
1962. "Abide with Me;" sacred song; words by A. F. Lyte; music by R. S. Ambrose. J. Suckling & Sons. Toronto, 1883.
1963. Sullivan, Robert.—"The Spelling-book superseded." A. W. McKinlay. Halifax, 1883. B.
1964. "The Electric," polka de salon, by M. Pingle. J. Suckling & Sons. Toronto, 1883. Deux feullles.
1965. "Napolitaine;" new dance, by Estelle Stanfield. J. Suckling & Sons. Toronto, 1883. Une feuille.
1966. "Dawn of Hope," valse for piano, by Estelle Stanfield. J. Suckling & Sons. Toronto, 1883. Deux feuilles.
1967. Revised and improved system of Penmanship, in eleven numbers. Published by W. J. Gage & Co. Toronto, 1883.
1968-69. Galt, John.—Canadian Diary, Note-book and Time-table, issued monthly. February. Toronto, 1883. Deux livres.
1970. "St. George and Dragon;" by H. A. Wilkins, sculptor. Photographed by Hannaford Bros., 1883. Une carte.
1971. O'Brien, Rev. C.—Mater admirabilis. D. & J. Sadlier. Montreal, 1882.
1972. The Dominion Hymnal; a collection of Hymns and music for Sunday-school and social worship. Wm. Briggs. Toronto, 1883.
1973. Yule, Mrs. J. C.—Poems of the Hearth and Home. Bengough, Moore & Co. Toronto, 1881.
1974. Original Rink Skating Carnival; photographic background; by DeWolfe & O'Donnell, 1883.
1975. Belcher, A. Emerson.—"What I know about commercial travelling." Hunter, Rose & Co. Toronto, 1883.
1976. Collins, Wilkie.—"Heart and Science;" a story of the present time. Rose Publishing Co. Toronto, 1883.
1977. Newcomb, C. F., and Hanks, J. M.—The Fire Worshippers and Dermot McMurrough. Hunter, Rose & Co. Toronto, 1882. B.
1978. Temporary copyright. Pas de dépôt.
1979. Row, R. K.—Graded exercises in Arithmetic for the use of Third and Fourth Public School Classes. London, 1883.
1980. Sadlier, J. A.—Catholic Complete Speller; by a Catholic Teacher. Montreal, 1883. B.
1981. Royal Readers. Fourth Book of Reading Lessons, with illustrations from Giacomelli. Nelson & Sons. Toronto, 1883.
1982. Reports of cases in the Court of Appeal, by J. Stewart Tupper. Christopher Robinson, editor. Vol. 6. Rowsell & Hutchinson. Toronto, 1882.
1983. O'Dea, Connor.—The Practical Book-keeper; a treatise on the science of Accounts. Toronto, 1882. B.
1984. "Peek-a Boo!" waltzes, by John Gowan. Strange & Co., publishers. Toronto, 1883.
1985. Harrington, B. J.—Life of Sir Wm. Logan, with steel portrait. Dawson Bros., publishers. Montreal, 1883.
1986. Bailey, Walter.—The Grand Salvation Army Song-book, compiled by Walter Bailey, Commander of the Army, 1883. London, 1883.

1987. Phrenology illustrated. Published at Norman's Electro-Curative Belt Institution. Toronto. Une feuille.
1988. Laroque, Dr. G.—Manuel d'horticulture pratique. 2e édit. J. A. Langlais. Québec, 1883. *Bro.*
1989. "The Face of Jesus; or, Thoughts for the mature concerning the nature of the Word of God," by a Believer in the internal evidence of Divine Revelation. Hunter, Rose & Co. Toronto, 1883. B.
1990. Scale of Wages for stitching and fitting Boot and Shoe Uppers. Hunter, Rose & Co. Toronto, 1883. B.
1991. Improved system of practical Penmanship; complete in 11 numbers. Published by Gage & Co. Toronto, 1883. B.
1992. Canadian Naturalist (The) and Quarterly Journal of Science, with the Proceedings of the Natural History Society of Montreal. New series, vol. 9. Dawson Bros. Montreal, 1883.
1993. Every Man his own Barber; or, The Art of Self-shaving: by a Barber. Dudley & Burns. Toronto, 1883.
1994. "Le Minuet Valse," by Gertrude Knight. DeZouche & Co., publishers. Montreal, 1883. Deux feuilles.
1995. Insurance Plans of the City of Quebec, North Shore Coves and Lévis; by Chas. E. Good. Montreal, 1883. Folio.
1996. "Le Paroissien noté;" deuxième édition. J. A. Langlais. Québec, 1883.
1997. Letters of "Norah" (Mrs. A. McDougall), on her Tour through Ireland; being a series of letters to the "Montreal Witness," as Special Correspondent to Ireland. Montreal, 1882.
1998. Jeu de Cartes sur l'Histoire du Canada; par T. Morel, Joliette. Un paquet de 48 cartes imprimées.
1999. Gemmill, J. A.—The Canadian Parliamentary Companion, for 1883. J. Durie & Son. Ottawa, 1883.
2000. Andrews, F. A.—Shipping, Culler's, Lumberman's and Shipmaster's Pocket Ready Reckoner for Square Timber and Staves. Quebec, 1882. B.
2001. ——————Timber Ready Reckoner, for the use of Merchants, Masters of Vessels, &c. Enlarged edition. Quebec, 1882. B.
2002. Photograph portrait of Fred. Mann, the accused murderer of the Cooke family; by Claude Latour. Montreal, 1883. Carte-de-visite.
2003-06. Royal Canadian Readers: Primer, Second, Third and Fourth Reading Books. Canada Publishing Co. Toronto, 1883.
2007-10. Sulte, Benjamin.—Histoire des Canadiens-Français (1608-1880). Parts 13, 14, 15, 16. Wilson & Co., publishers. Montreal, 1883.
2011. David, L. O.—Biographie de Mgr. J. O. Plessis, 1er Archévêque de Québec. 2e édit. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2012. Dugast, M. l'Abbé G.—La première Canadienne du Nord-Ouest; ou, biographie de Marie-Anne Gaboury. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2013. David, L. O.—Biographie de Mgr. A. A. Taché, Archévêque de St. Boniface. 2e édit. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2014. Histoire de Christophe Colomb, extraite de Roselly de Lorgues. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2015. Royal Canadian Readers: First Reading Book. Canada Publishing Co. Toronto, 1883.
2016. "J'aime," valse chantée; musique de Ernest Lavigne, paroles de A. Bramtot. Lavigne et Lajoie. Montréal, 1883.
2017-18. Photographs of Archbishop O'Brien, Halifax; by Wm. Notman. Halifax, 1883. Two positions, "A" and "B" cabinets.
2019. Photograph of Archbishop O'Brien, Halifax; by Wm. Notman. Halifax, 1883. Full size.
2020. Pollock, J. E.—Lorenzo, and other poems. William Briggs. Toronto, 1883.

2021. "The Sunrise Ripple," for the pianoforte; by Cornelius White. W. H. Billing & Co. Toronto, 1883.
2022. Lucas, Rev. D. V.—All about Canada. "Witness" Printing House. Montreal, 1883. P.
2023. Musical recital for use in Lodges of Ancient, Free and Accepted Masons; arranged by Chs. P. Sparling. Rowsell & Hutchinson. Toronto, 1883.
2024. Sample of Ticket for the Chicago, Rock Island and Pacific Railway. One oblong book of forms.
2025. "Lady Dufferin Waltz," for the pianoforte; by Gracie C. Bennett. Strange & Co. Toronto, 1883. Deux pages.
2026. Eaton, Seymour R.—Practical Grammar, for use in Public Schools, &c. R. Richardson. Winnipeg, 1883.
2027. "The A B C Waltz," for the pianoforte; arranged by Cornelius White. W. H. Billing & Co. Toronto, 1883.
2028. Methodist Catechism: No. 1. William Briggs. Toronto, 1883. B
2029-30. Political Chart of Phrenology and Political Shadows; by J. W. Bengough. The "Grip" Printing Co. Toronto, 1883. Deux feuilles.
2031. Lacrosse, the National Game of Canada; by George E. Desbarats. Montreal, 1883. Placard de quatre feuilles.
2032. Cicero's Cato Major: De Senectute; with annotations, by John Henderson. Copp, Clarke & Co. Toronto, 1883. B.
2033. "The Ouseley Waltz," for the pianoforte; by Lottie M. Capron. Strange & Co. Toronto, 1883.
2034. Advanced Reader (Royal Canadian Series). Canada Publishing Co. Toronto, 1883.
2035. Important informations on Banking Exchange, Interest and value of Bank Stocks; by Geo. D. Griffin. J. A. Griffin, publisher. Hamilton, 1883.
2036-37. Second and Third Reading Books (Royal Canadian Series). Canada Publishing Co. Toronto, 1883. B.
2038. Mark Twain.—"Life on the Mississippi;" with illustrations. Dawson Bros. Montreal, 1883.
2039. Dionne, C. E.—Les Oiseaux du Canada. P. G. Delisle. Québec, 1883.
2040. Bellerose, L. H.—Petit manuel d'Apiculture à l'usage des écoles. Arthabaskaville, 1883.
2041. Business Houses of Toronto—Business Card and Perpetual Calendar.
2042. Deane, Captain R. B.—The British North America Act of 1867 made easy. Ottawa, 1883. B.
2043. Chauveau, P. J. O.—Frs.-Xavier Garneau, sa vie et ses œuvres. Beauchemin et Valois. Montréal, 1883. Avec portrait.
2044. Kemp, Rev. A. F., and Farries, Rev. F. W.—Hand-book of the Presbyterian Church in Canada (1883). J. Durie & Son. Ottawa, 1883.
2045. Leroux, Joseph.—Atlas numismatique du Canada. Beauchemin et Valois. Montréal, 1883. *Bro.*
2046. Collins, J. E.—Life and Times of the Rt. Hon. Sir John A. Macdonald, K C.B., Premier of the Dominion of Canada. Rose Publishing Co. Toronto, 1883.
2047. Tables of the Estimated Results of Tontine Savings Funds Insurance. Toronto, 1883. B.
2048. Carte-portrait d'Albani, par J. H. Leroux. Montréal, 1883.
2049. DeMontigny, B. A. T.—Droit criminel des arrestations, comprenant un Index détaillé des offenses criminelles. Sénecal et Fils. Montréal, 1882.
2050. "Sad Thoughts," song; words and music by S. T. Culp. A. & S. Nordheimer. Toronto, 1883.
2051. "Regina" waltzes, by Miss Jane Porter. Thomas Claxton. Toronto, 1883.
2052. Stafford, E. A.—Recreations. Wm. Briggs. Toronto, 1883.
2053. Bengough, J. W.—Bunthorne Abroad; or, The Lass that loved a Pirate. Comic opera. Toronto, 1883.

2054. Routhier, A. B.—A travers l'Europe; impressions et paysages. Tome 2 P. G. Delisle. Québec, 1883.
2055. "Peterboro' Galop," by W. A. Hawley. Thomas Claxton. Toronto, 1883.
2056. "Norah" (Mrs. McDougall); The days of a life. W. Templeman. Almonte, 1883. B.
2057. Ontario Reports, Vol. I, containing reports of cases decided in the Queen's Bench and Chancery Divisions of the High Court of Justice for Ontario (1882). Rowsell & Hutchison. Toronto, 1883.
2058. Photographie de Notre-Dame de Lourdes. Carte-de-visite.
2059. Important new departure in Life Insurance; by Wm. McCabe. 1883.
2060-62. Sulte, Benjamin.—Histoire des Canadiens-Français (1608-1880); parties 16, 17, 18. Montréal. Wilson et Cie.
2063. "The Story of my Life," by the Rev. E. Ryerson, D.D.; edited by J. G. Hodgins. With portraits and engravings. Wm. Briggs. Toronto, 1883.
2064. The Canadian Naturalist and Quarterly Journal of Science. New series, vol. 10. Dawson Bros. Montreal, 1883.
2065-69. Assistance aux parents—Obéissance aux parents—Respect aux parents—Respect aux vieillards. Par F. B. P. 4 vols. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2070. David, L. O.—Le héros de Chateauguay. 2e édit. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2071. Dugast, Ptre. M.—Légendes du Nord-Ouest, Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2072. Baunard, l'Abbé.—Histoire de Madame Duchesne; édition abrégée, par M. Brunet. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2073. Baunard, l'Abbé.—Histoire de Madeleine Sophie Barat; édition abrégée par M. Brunet. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2074. Leblanc, Adrien.—Vie de Mademoiselle Mance. Cadieux et Dérome. Montréal, 1883.
2075. Fenwick, G. E.—Excision of the Knee-joint. Dawson Bros. Montreal, 1883. P.
2076. Photograph of His Lordship the Rev. John Medley, Bishop of Fredericton; by G. W. Schleyer. Fredericton, N.B., 1883. Cabinet.
2077. Map of part of the City of Winnipeg, and parts of the Parishes of St. Boniface, St. John, Kildonan, in the Province of Manitoba; by G. McPhillips, jun. Winnipeg, 1883.
2078. "Aimons toujours;" paroles de L. A. Fréchette, musique de M. Wellings. Lavigne et Lajoie, éditeurs. Montréal, 1883.
2079-87. Photographs of the Right Rev. Dr. Jamet, Bishop of Peterborough; nine different sittings. By Geo. B. Sproule. Peterborough, 1883.
2088-93. The Royal Readers. Five books of Reading Lessons. Nelson & Campbell. Toronto, 1883.
2094. Questions and suggestions for the Royal Readers. J. Campbell & Son, Toronto, 1883.
2095. Moose-hunting in Nova Scotia; photograph by Emile Vossnack. 1883.
2096. The Agricultural Year Book for 1883; published by Tippitt, Burditt & Co. St. John, N.B., 1883. B.
2097. Provencher, l'Abbé L.—L'Écho du Calvaire, ou l'association du chemin de la Croix perpétuel. C. Darveau. Québec, 1883. *Bro.*
2098. Royal Canadian Series: Fourth Reading Book. Canada Publishing Company. Toronto, 1883. B.
2099. The Dominion in 1983; by "Ralph Centennius." Toker & Co., publishers. Peterborough, Ont., 1883. B.
2100. *Au Nord;* description des vallées de la rivière Rouge et du Lièvre, avec carte géographique. St. Jérôme, 1883.
2101. Grammaire enfantine à l'usage des élèves de la Congrégation de Notre-Dame. Montréal, 1883. *Bro.*

2102. Darey, P. J.—Principes de la grammaire française. Dawson Bros. Montreal, 1883.
2103. "Mistletoe Galop," for the piano; by Milly Winn. Published by P. Grossman. Hamilton, Ont., 1883.
2104. Smith, Edward.—Health; a Hand-book for Households and Schools. A. & W. McKinlay. Halifax, 1883.
2105. Canadian Christmas Cards, by J. Thos. Henderson. Montreal. Coloured plates.
2106. Appeal Reports for 1881-82, vol. 7. Published by Rowsell & Hutchison. Toronto, 1883.
2107. Crémazie, Octave.—Œuvres complètes publiées sous le patronage de l'Institut-Canadien de Québec, par l'Abbé Casgrain. Beauchemin et Valois. Montréal, 1882.
2108. Arnold, Thos. K.—Introduction to Latin Prose Composition. Gage & Co.'s Classical Series. Toronto, 1883.
2109. Phrenological Head Poster, by Addison Norman. 1883. Une feuille.
2110. Garneau, F. X.—Histoire du Canada depuis sa découverte jusqu'à nos jours. 3 vols., 4e édit. Beauchemin et Valois. Montréal, 1883.
2111. Diseases and Disorders of the Male Sexual and Urinary Organs. 12th edition. Toronto, 1883. B.
2112-13. Sadlier's Dominion Catholic First Reader; Parts 1 and 2. J. A. Sadlier. Montreal, 1883. B.
2114. New form of Life Insurance, called the Commercial Endowment Policy; by William McCabe. 1883. Une feuille.
2115. Plan of Insurance, called the Commercial Endowment Insurance. William McCabe, 1883. Une feuille oblongue.
2116. McGregor, Arch.—Model Code of Life Insurance. Toronto, 1883. B.
2117. Map of the Province of Ontario; published by the Map and School Supply of Ontario. London, 1883.
2118. Cartwright, John R.—Cases decided on the British North America Act, 1867; vol. 7. C. B. Robinson. Toronto, 1883.
2119. Jack, D. B.—History of the City and County of St. John, N.B. J. & A. McMillan. St. John, 1883. Centennial Prize Essay.
2120. Emberson, F. C.—The Art of Teaching. New edition, with appendix. Dawson Bros. Montreal, 188 . B.
2121. O'Sullivan, D. A.—How to draw a simple Will. Moore & Co. Toronto, 1883. B.
2122. Balfour, James.—Printed Specifications for the use of Architects, Builders, Contractors, &c. 1883. Book of forms.
2123. Catarrh, the Scourge of Canada; its history, and how cured: by E. Oscar Paddock. Une feuille imprimée.
2024. Dominion Catholic Speller, oral and written; by a Catholic Teacher. J. A. Sadlier. Montreal, 1883.
2025-28. Photographs of His Royal Highness Prince George of Wales; four sittings: by H. D. Topley. Ottawa, 1883. Cabinet size.
2129-32. Sulte, Benjamin.—Histoire des Canadiens-Français (1608-1880); Livraisons 20, 21, 22, 23. Publiée par Wilson et Cie. Montréal, 1883.
2133. Quebec and Levis Directory for 1883-84; published by A. Benj. Cherrier. Quebec. 25th year.
2134. "Never any more, my Darling" song composed by Edward White. S. F. Wilson. Toronto, 1883.
2135. Daily and General School Register; by George Dickson. 1883. One blank book.
2136. Calendrier du diocèse de Québec pour 1884; imprimé par Aug. Coté, Québec.
2137. Roger, Charles.—Ottawa Past and Present. *Times* Printing Office. Ottawa, 1871. B.

2138. Swinton, Wm.—Outlines of the World's History, ancient, mediæval and modern; revised edition for Nova Scotia. A. & W. McKinlay. Halifax, 1883.
2139. "Lacrosse! Lacrosse!" song; words and music by Agnes Burt. J. L. Lamplough. Montreal, 1883.
2140. Mrs. Clarke's Cookery Book; comprising about fourteen hundred practical, useful and unique Receipts. Toronto, 1883.
2141. Tremblay, Rémi.– Caprices poétiques et chansons satiriques. A. Filiatreault et Cie. Montréal, 1883.
2142. Insurance Plans of Brandon, St. Boniface, Manitoba; Brantford, Kingston, New Edinburgh, Ont.: by Chs. E. Goad. Montreal, 1883.
2143. Canadian Manufacturer's Diary for 1884. Toronto, 1883. A book of advertisements.
2144. Methodist Catechisms, containing a summary of Christain doctrine; No. 2. Wm. Briggs. Toronto, 1883. B.
2145-48. Leçons de langue Française, par les Frères des Écoles Chrétiennes. Cours supérieur: 1°, Livre de l'élève; 2°, Livre du maître; 3°, Arithmétique, cours élémentaire, livre du maître; 4°, Arithmétique, cours élémentaire, livre de l'élève. J. Chapleau et Fils. Montréal, 1883
2149-50. Photographies de Son Excellence Dom Henri Smeulders, Commissaire Apostolique au Canada, par Jules Ernest Livernois. Québec, 1883. Deux positions.
2151-52. "Marche du 13e Régiment;" 2°, "Il faut aimer." Musique de Ernest Lavigne. Lavigne et Lajoie. Montréal.
2153. Greenwood, Grace.—Queen Victoria; her Girlhood and Womanhood. Dawson Bros. Montreal, 1883.
2154. Swinton's Outlines of the World's History, ancient, mediæval and modern, with special relation to the History of Civilization and the Progress of Mankind. Revised Canadian edition, with Appendix, containing a brief history of the United States. A. & W. McKinlay. Halifax.
2155. Introduction to Grammar for Schools, with outlines of introductory lessons for oral Teaching; and an Appendix containing an historical sketch of the English language. First edition. A. & W. McKinlay. Halifax, 1883.
2156. Tufts, J. W., and Holt, H. E.—The Normal Music Course. First Reader. Canada Publishing Co. Toronto, 1883. B.
2157. Memories of Canada and of Scotland, by the Right Hon. the Marquis of Lorne. Dawson Bros. Montreal, 1883.
2158. Whitney, W. D., and Mrs. L. N. Knox.—Elementary lessons in English. W. J. Gage & Co. Toronto, 1883.
2159. Dawson, Rev. Æneas McD.—Zenobia, Queen of Palmyra; a poem. C. W. Mitchell. Ottawa, 1883.
2160. Map of Winnipeg and Environs, designed by Allan Macdougall, C.E. J. F. Ruttan & Co., publishers. Winnipeg, 1883.
2161. The Dentist's Daily Appointment Book, by S. J. Andres. Morton, Phillips & Bulmer. Montreal, 1883.
2162-65. Photographs of Sir John A. Macdonald; four sittings: A, B, C, D. By H. D. Topley. Ottawa, 1883. Vignettes.
2166-69. Photographs of the Marquis of Lansdowne; four different positions. By H D. Topley. Ottawa, 1883. Cabinet size.
2170. The Canadian Home Farm and Business Cyclopedia; the Science of Farming and Gardening, Practical Book keeping. By Wm. Brown and G. McLean Rose. J. S. Robertson & Bros. Toronto, 1884.
2171. Cahiers de Calcul, Nos. 5 et 6; par P. L. Lesage. Québec, 1883.
2172-73. Histoire du Canada, par les Frères des Écoles Chrétiennes. Cours élémentaire: 1°, Livre du maître: 2°, Livre de l'élève. Perreault et Cie. Montréal, 1883.

2174. "My Pupil's Favorite Jersey," by Prof. J. F. Davis. A. & S. Nordheimer. Toronto, 1883. Deux feuilles.
2175. Synopsis Definitionum Philosophicarum ad Programma Lavallense Digesta. St. Hyacinthe, 1883. P.
2176-78. Sulte, Benjamin.—Histoire des Canadiens-Français (1608-1880). Wilson et Cie, éditeurs. Montréal, 1883. Livraisons 24, 25, 26.
2179. Miscellaneous Poems, translated into English Prose, by A. Alexander Nobile. J. S. Williams. Toronto, 1883.
2180. Globensky, C. A. M.—La Rébellion de 1837 à St. Eustache. A. Coté et Cie. Québec, 1883.
2181. Statue of the late Sir George Et. Cartier, Baronet; by L. P. Hébert. Non déposé.
2182. Sulte, Benjamin.—Histoire des Canadiens-Français (1608-1880). Wilson et Cie. Montréal, 1883. 27e livraison.
2183. "Marina, the Fisherman's Daughter;" an operatic romance in 3 acts. Words and music by W. McDonnell. Strange & Co. Toronto, 1883.
2184. Legaré, Etienne.—Méthode de plain-chant. J. A. Langlais. Québec, 1883. *Bro.*
2185. Mine Spirituelle; ou, recueil de prières à l'usage des élèves de Collèges, etc. J. A. Langlois. Québec, 1883.
2186. "Jean D'Erbrée."—La Franc-Maçonnerie dans la province de Québec, en 1883. J. A. Langlois. Québec, 1883.
2187. Strang, H. J.—Exercises in false Syntax, and other forms of bad English. Copp, Clarke & Co. Toronto, 1883.
2188. School Register; published by Bradford Bros. Sherbrooke, P.Q., 188 . One blank book.
2189. Withrow, A.—Popular History of the Dominion of Canada, from the discovery of America to the present time. Wm. Briggs. Toronto, 1884.
2190-93. Photographs of the Bow River at Padmore; 2 The Bow River and Rockies at the Railway Crossing, near Padmore; 3. Mount DesBrisay. By James R. Waghorn. Winnipeg, 1883.
2193-2203. 1. "The Courier Waltz," by M. Whitt; 2. "Waltz of the Fairies," by J. D. Kerrison; 3. "Impetuosity Galop," by M. Holland; 4. "Sparkling Eyes Galop," by E. S. Musson; 5. "The Clinton Polka," by M. Whitt; 6. Regimental Song of the Queen's Own Rifles—words by John Campbell, music by Major F. E. Dixon; 7. "Two Nocturnes," by J. D. Kerrison; 8. "Album Leaf," by T. C. Jeffers; 9. "Abide with Me," transcription brilliante, by Arthur E. Fisher; 10. "God Preserve our Native Land," by J. D. Kerrison. Published by J. Suckling & Sons. Toronto, 1883.

ÉTAT

(18)

Des paiements portés au compte des dépenses imprévues par arrêtés du conseil rendus depuis le 1er juillet 1883 jusqu'aux dates ci-dessous,—transmis conformément à l'acte 46 Vic., chap. 2, annexe B.

Date de l'arrêté du conseil.	A qui faits.	——	Montant.	Total.
1883.			$ cts.	$ cts.
4 juin .	G. A. Desjardins.....	10 exemplaires des "Débats de la Législature de Québec" pour 1882, à $8.00.....	80 00	
7 juill..	H. J. Morgan.....	30 exempl. du "Dominion Annual Register and Review," 1882, échanges de la bibliothèque.	90 00	
7 nov..	L'hon. P. J. O. Chauveau	25 exemplaires de "F. X. Garneau, his life and works," échanges de la bibliothèque.....	25 00	
				195 00
19 juill..	Mme Pruneau.....	Gratification à la veuve de feu J. B. Pruneau, directeur de poste, Québec.....	333 33	
16 do	Mme Sutherland	Gratification à la veuve de feu John Sutherland, estimateur, Winnipeg	233 34	
16 do	Mme Charlton	Gratification à la veuve de feu R. G. Charlton, sous-percepteur des douanes, Chicoutimi.....	50 00	
24 do	Mme Jardine.....	Gratification à la veuve de feu John Jardine, sous-percept. des douanes, Campbellton, N.B.	66 67	
24 do	Mme Tomkins	Gratification à la veuve de feu John H. Tomkins, préposé au débarq., douanes, Coaticooke, Qué.	150 00	
14 do	Mme Crawford	Gratification à la veuve de feu David Crawford, gardien de phare, Baie Batchewana, lac Supérieur.....	58 34	
24 do	F. Abbott, à payer.....	Gratification à la veuve de feu Patrick Moran, journalier d'écluse, canal Rideau	73 20	
11 août.	D. McDonald, à payer..	Gratification à la veuve de feu C. Murdoch, préposé au débarquement, douanes, Pictou, N.E.	83 34	
11 do	R. Grant, à payer	Gratification aux représentants légaux de feu A. McGillivray, douanier, douanes, Antigonish, N.E.....	33 34	
18 do	Mme Norris	Gratification à la veuve de feu George Norris, mess. du bureau du rev. de l'Intér., Montréal..	83 32	
18 do	Mme DeBlois	Gratification à la veuve de feu George DeBlois, comm. du bur. des insp.-mes. de bois, Québec.	100 00	
23 do	Percept'r des douanes, Hamilton	Gratification à la veuve de feu P. S. McHenry, payé en moins sur gratification en août 1882...	16 66	
23 do	do St-Jean ...	Gratification à la veuve de feu J. Williams, douanes, Saint-Jean, N.B	108 33	
28 do	do Yarmouth	Gratification à la veuve de feu James M. Lent, sous-percepteur des douanes à Tusket, N.E....	25 00	
31 do	Mme Tobin	Gratification à la veuve de feu Seymour Tobin, commis au département du secrétaire d'Etat...	233 33	
31 do	Mme Alleyn	Gratification à la veuve de feu M. le magistrat Alleyn, cour supérieure, Québec.....	666 66	
17 sept..	Mme Foster.....	Gratification à la mère de feu J. A. Foster, gardien de phare, County Harbour, N.E	66 67	
17 do	Mme Ethier.....	Gratification à la veuve de feu Joseph Ethier, gardien de phare à l'Isle à Bague.....	32 00	
28 do	Représentants légaux..	Gratification aux héritiers de feu Gordon Wilson, commis au bur. du canal, Port-Colborne, Ont.	50 00	
15 oct...	Mme Johnston.....	Gratification à la veuve de feu Canon Johnston, chapelain du Sénat.....	66 66	
15 do	Dlle Wilson.....	Gratification à la fille de feu Gordon Wilson, préposé au débarq., douanes, Port-Colborne.....	33 34	
15 do	Représentants légaux..	Gratification aux héritiers de feu R. W. H. Dimock, douanier, New-Richmond.....	41 67	
15 do	do ...	Gratification à la veuve de feu Charles M. Kelly, préposé au débarquement, douanes, Toronto...	100 00	
15 do	Mme O'Brien.....	Gratification à la veuve de feu Patrick O'Brien, emballeur, douanes, Montréal	83 33	
27 do	Mme Fraser	Gratification à la veuve de feu Alexander Fraser, sous-receveur général, Toronto.....	509 00	

ETAT des paiements portés au compte des dépenses imprévues, etc.—*Fin.*

Date de l'arrêté du conseil.	A qui faits.	——	Montant.	Total.
1883.			$ cts.	$ cts.
20 oct...	Mme Lloyd	Gratification à la veuve de feu James Lloyd, gardien de phare, île Carter, N.E	41 67	
19 do	Représentants légaux..	Gratification aux héritiers de feu l'hon. Isaac Buchanan, arbitre officiel sous l'acte des Travaux publics.....	166 66	
19 do	R. P. McMillan, à payer	Gratification aux héritiers de feu C. C. Farren, maître-éclusier, canal Williamsburg.....	76 25	
6 nov..	Mrs. Belodeau.....	Gratification à la veuve de feu Louis Bilodeau, estimateur des douanes, Québec	233 34	
6 do	Mme Doucet.....	Gratification à la mère de feu R. E. B. Doucet, commis au département du bureau de poste...	91 66	
6 do	Mme Demers.....	Gratification à la veuve de feu S. S. Demers, facteur, bureau de poste, Montréal	98 33	
7 do	Mme Robertson.....	Gratification à la veuve de feu James Robertson, percepteur des douanes, Moncton, N.B.....	186 67	
6 do	Mme Foley	Gratification à la veuve de feu James Foley, com. dans le bur. des insp.-mes. de bois, Qué..	100 00	
17 do	Mme Leggatt	Gratification à la veuve de feu Gordon Watts Leggatt, juge de la cour de comté, Essex, Ont.	400 00	
29 do	Mme Jones	Gratification à la veuve de feu Henry Albin Jones, commis du ministère des finances.....	233 33	
24 do	Maria Costello.....	Gratification à la sœur de feu Richard Costello, commis, bureau poste de Belleville.....	166 66	
21 déc...	Mme Brown	Gratification à la veuve de feu le capitaine D. M. Brown, inspecteur des phares, N.E.	200 00	
13 do	Donald McIntyre..	Gratification au père de feu P. D McIntyre, commis, bureau de poste d'Ottawa.....	120 00	
				5,343 10
24 nov..	L. R. Harrison.....	Services rendus *re* Venning *vs* Steadman, Hanson and Spurr.....	.....	873 50
9 do	W. R. Allen.....	Réclamation pour 8 années de pension et logement comme garde-magasin, asile Rockwood.	.....	200 00
	Banque de Montréal.....	Chèques du B.C. émis par le département du secrét. d'Etat, à compte de la bibl. de Londres.	.....	85 14
				6,696 74

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*
J. L. McDOUGALL, *auditeur général.*

Ministère des finances, Ottawa, 17 janvier 1884.

ÉTAT

(N° 19.)

Faisant connaître le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite, ses appointements, son âge, la durée de ses services, l'indemnité qui lui a été accordée, le motif de la mise à la retraite, si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, et les appointements du nouveau titulaire, conformément à l'acte du service civil, 46 Vic., ch. 8, sec. 15, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1883.

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Durée de service.	Pension.	Motif de la mise à la retraite.	Vacance remplie. Promotion.	Vacance remplie. Nouvelle nomination.	Appointements du nouveau titulaire.	Observations.
Département de l'intérieur.		$			$ cts.				$ cts.	
Austin, F. P.	Com. de 1re cl.	1,650	53	26	990 00	Efficacité et économie.	.....	.....	.....	M. Austin a servi pendant 26 ans, et lors de sa retraite on a ajouté 4 ans à la durée de ses services. M. Austin a été remp. par M. Wm. Mills, qui était employé dans un autre départ. M. Mills a reçu les mêmes appointements que M. Austin, sans augmentation.
Départ. des affaires des sauvag.										
Wright, Amos	Agt. des sauv. P.-A. Landing	600	73	8	400 00	Age	.....	Nouvelle nomination.	600 00	Gratification. *Voir* aussi Finances.
Auditeur général.										
Hector, Thomas	Com. de 1re cl.	1,650	75	40	1,155 00	do	.....	do ...	700 00	
Hunter, F.	do ...	1,500	78	25	900 00	Efficacité et économie.	.....	do ...	800 00	On a aj. 5 ans à ses serv.
Barber, E. C.	do ...	1,750	52	28	1,224 96	do do ...	.....	do ...	400 00	do 7 do
		4,900			3,279 96				1,900 00	

ETAT faisant connaître le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite, etc., depuis le 1er janv. jusq. 31 déc. 1883—*Suite.*

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Durée de service.	Pension.	Motif de la mise à la retraite.	Vacance remplie.		Appointements du nouveau titulaire.	Observations.
							Promotion.	Nouvelle nomination.		
Département des finances.		$			$ cts.				$ cts.	
Jordan, F. G.	Commis de la division des caisses d'épargnes, sous-receveur général, Saint-Jean, N.-B.	1,400	75	39	980 00	Efficacité et écono'ie.	.....	.....	.....	Le successeur de M. Jordan a été M. W. E. Chestnut, du bureau de l'auditeur, à Saint-Jean. Ce dernier n'a pas été remplacé.
Wright, Amos	Auditeur fédéral, P.-A.-Landing.	300	73	8	200 00	Age	.....	.....	.....	Vacance non remplie. Gratification. *Voir* Affaires des sauvages.
Pope, l'hon. Jos	Auditeur fédéral, Charlottetown, Ile du Prince-Ed.	1,800	80	35	1,260 00	do	.....	Nouvelle nomination.	1,800 00	
Austin, Michael	Messager, sous-receveur général, Halifax	400	68	12	96 00	Maladie	.....	.....	.....	Vacance non remplie.
		3,900			2,536 00				1,800 00	
Dépt. du revenu de l'intérieur.										
Brunel, A.	Commissaire..	4,000	64	20	2,400 00	do	Promotion	.....	4,000 00	On a aj. 10 ans à ses serv.
Bélanger, C.	Prép. à l'accise	600	50	13	156 00	do	.....	.....	.....	Vacance non remplie.
Striker, E. H.	do	1,200	26	9	900 00	do	.....	.....	.....	Vacance non remplie. Gratification.
		5,800			3,456 00				4,000 00	
Département des postes.										
Kirby, Andrew	Courrier de la m. sur c. de f.	960	45	25	480 00	do	.....	Nouvelle nomination.	480 00	

Withers, J. F.	Facteur.	560	48	7	326 66	Maladie		Nouvelle nomination.	300 00	Gratification.
Kelly, Robt.	Commis	980	49	14	274 40	do		do	400 00	
Webber, Augustus	do	980	58	16	313 60	do		do	400 00	
Département des travaux publics.		3,480			1,394 66				1,580 00	
Harper, J. W.	Payeur.	1,700	61	31	1,054 00	Abolition de l'emploi				
Chamberlin, R.	Sous-gardien de glissoires.	314	59	12	75 36	do				
Département des douanes.		2,014			1,129 36					
Ferguson, John	Garde-clefs.	800	57	9	600 00	Efficacité et écono'ie.				Vac. nom remplie. Gratifi.
Birss, John	Commis	1,000	66	23	560 00	Age		Nouvelle nomination.	1,000 00	On a ajouté 5 ans à la durée de ses services.
Dugdale, Henry.	Pré. aux arriv.	300	65	15	90 00	do		do	300 00	
Green, Jas. A.	Contrôleur.	1,800	53	33	1,260 00	Maladie	Promotion		1 600 00	do 2 ans. do
Austin, Joseph.	do	1,500	57	35	1,050 00	do	do		1,500 00	
Stevens, C. F.	Commis	1,400	39	19	532 00	Efficacité et écono'ie.				Vacance non remplie.
McDonald, Angus.	Sous-percept.	150	67	22	66 00	Abolition de l'emploi				do
McIntosh, Wm.	Pré. au débar.	500	70	16	160 00	Age		Nouvelle nomination.	600 00	
Brown, W.	Douanier et garde-clefs.	300	58	17	102 00	Efficacité et écono'ie.				do
Shaw, Wm. M.	Sous-percept.	500	39	9	375 00	Abolition de l'emploi		Nouvelle nomination.	150 00	Gratification.
Bingay, Robt	Pré. au débar.	500	53	15	150 00	Efficacité et écono'ie.				Vacance non remplie.
Grant, G. W.	Commis.	1,500	31	15	450 00	Maladie				do
Dunscomb, J. W.	Percepteur.	3,540	74	40	2,478 00	Age		Nouvelle nomination.	3,200 00	
Taylor, Wm.	Douanier.	240	38	10	48 00	Efficacité et écono'ie.				do
Darling, S.	do	550	78	11	121 00	Age				do
Hood, H. A.	Percepteur	1,400	67	22	616 00	do		Nouvelle nomination.	1,200 00	
Porter, W. S.	Pré. au débar.	650	71	17	221 00	do				do
Hearn, Jas	Douanier.	300	63	25	150 00	do		Nouvelle nomination.	300 00	
Gaul, G. W.	Garde-clefs.	600	53	5	250 00	Maladie				Vac. non remplie. Gratific.
Madden, Jeremiah.	Pré. aux arriv.	600	64	30	360 00	Age et int. du serv.				do
Steele, John	Garde-clefs	650	70	24	312 00	do				do
Département des chemins de fer et canaux.		17,980			9,951 00				9,850 00	
Lauzon, Ambroise	Eclusier, Ste-Anne.	283	56	16	99 56	Maladie		Nouvelle nomination.		$1.25 par jour pour la sais.

ETAT faisant connaître le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite, etc., depuis le 1er janvier jusq. 31 déc. 1883—*Suite.*

Nom.	Emploi.	Appointements.	Age.	Durée du service.	Pension.	Motif de la mise à la retraite.	Vacance remplie. Promotion.	Vacance remplie. Nouvelle nomination.	Appointements du nouveau titulaire.	Observations.
		$			$ cts.				$ cts.	
Santiman, C.	Journalier d'écluse, canal Rideau.	228	48	13	59 28	Maladie		Nouvelle nomination.		$1.00 par jour pour la saison.
Barrette, P.	Gardien de pont, canal Beauharnois	292	60	31	181 04	do		do		$1.25 do do et loyer de la maison, $25 par année.
McGillivray, J.	Gard. d'écluse, canal Well'd	570	67	34	387 60	Age et infirmité		do		$42 par mois p. la saison; loyer de la m., $60 p. an.
McMahon, B.	do	343	61	30	205 80	do do		do		$38 par mois p. la saison; loyer de la m., $60 p. an.
Madill, Jas.	do	346	65	30	207 60	do do		do		$45 par mois p. la saison; loyer de la m., $50 p. an.
Ward, Jas.	do	342	62	12	82 08	do do		do		$45 par mois p. la saison; loyer de la m., $50 p an.
Howe, John	do	352	69	29	204 16	do do		do		$42 par mois p. la saison; loyer de la m., $60 p an.
Howe, James	do	333	67	29	193 14	do do		do		$38 par mois par année; loyer de la m., $50 p. an.
Weaver, Frank	do	340	66	20	142 80	do do		do		$38 par mois par année; loyer de la m., $50 p. an.
Upper, Jno	do	340	66	13	88 40	do do		do		$38 par mois par année; loyer de la m., $50 p. an.
Carroll, Arthur	do	342	63	30	205 20	do do		do		$38 par mois par année; loyer de la m., $60 p. an.
Plumstead, Horton	do	340	47	16	108 80	Infirmité		do		$38 par mois par année; loyer de la m, $60 p. an.
Winslow, Alex.	do	342	62	15	102 60	Age et infirmité		do		$38 par mois p. la saison; loyer de la m., $50 p. an.
Sherwood, Thos	Jour. d'écluse, Jones' Falls, canal Rideau	230	36	10	46 00	Maladie		do		$1 par jour pour la saison.

Flewellan, James	Eclusier, éclu. 25, canal Welland.	516	51	37	361 00	Maladie		Nouvelle nomination.		$38 par mois pour la saison, loyer de la maison, $60 par année.
		5,539			2,666 06					
Département de la marine et des pêcheries.										
Taylor, Joseph	Insp. de bat. à vap., Ont E.	1,000	73	14	280 00	Age		do	1,000 00	
Béfort, F. X	Insp. de bat. à vapeur, Sorel.	1,000	64	23	460 00	do				Son successeur n'est pas encore nommé.
Ashe, E. D	Dir. de l'observatoire, Qué.	1,400	69	33	980 00	do				Ajouté 2 ans de service. On ne se propose pas de faire une nouvelle nomination; le service est transféré à la citadelle et est sous la direction du lieutenant-colonel Cotton pour $800 par année.
Hanlon, Jas	Gardien de phare.	500	65	28	280 00	do		Nouvelle nomination.	500 00	
Kean, B	do	150	70	9	100 00	do		do	150 00	Gratification.
Johnson, E.S.	do	425	80	35	297 50	do		do	300 00	
Jeffs, Wm	do	200	64	23	92 00	Abolition de l'emploi				
Whitcher, W. F	Commissaire des pêcheries.	2,400	55	28	1,344 00	Efficacité et économie				Aucun successeur nommé.
		7,075			3,833 50				1,950 00	
Sénat.										
LeMoine, Robt	Greffier du Sénat.	3,400	67	35	2,380 00	Age			3,400 00	Le sous-secrétaire d'État, M. E. J Langevin, a été nommé à cette position.
Doherty, James	Gardien de la garde-robe et sous-concierge, Sénat.	600	63	30	360 00	do				Vacance non remplie.
		4,000			2,740 00				3,400 00	

RÉCAPITULATION.

—	Appointements.	Pension.	Montant des nouvelles nominations.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Intérieur	1,650 00	990 00	.....	Mutation.
Affaires des sauvages	600 00	400 00	600 00	
Auditeur général	4,900 00	3,279 86	1,900 00	
Finances	2,500 00	2,536 00	1,800 00	Une vacance de $1,400 par année a été remplie par mutation d'un employé à $1,100 par année.
Revenu de l'intérieur	5,800 00	3,456 00	4,000 00	
Douanes	17,980 00	9,951 00	9,850 00	
Marine et pêcheries	7,075 00	3,833 50	1,950 00	
Postes	3,480 00	1,394 66	1,580 00	
Travaux publics	2,014 00	1,129 36	.....	
Chemins de fer et canaux	5,539 00	2,666 06	.....	
Sénat	4,000 00	2,740 00	3,400 00	Remplie par le transfert du sous-secrétaire d'État à la position de greffier du Sénat.
Total	55,538 00	32,376 54	25,080 00	

Etat indiquant séparément le montant de la pension annuelle et des gratifications dans les départements suivants :—

	Pension annuelle.	Gratification.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intérieur	990 00		
Affaires des sauvages	.....	400 00	
Auditeur général	3,279 96		
Finances	2,336 00	200 00	
Revenu de l'intérieur	2,536 00	900 00	
Postes	1,068 00	326 66	
Travaux publics	1,129 36		
Douanes	8,726 00	1,225 00	
Chemins de fer et canaux	2,666 06		
Marine et pêcheries	3,733 50	100 00	
Sénat	2,740 00		
	29,224 88	3,151 66	32,376 54

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

DÉPARTEMENT DES FINANCES, OTTAWA, 16 janvier 1884.

RÉPONSE

(19*a*) [PARTIELLE.]

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 28 mars 1883 :—pour un état indiquant séparément, pour chacune des années depuis l'établissement de la caisse de retraite :—

1 Le nombre de personnes inscrites cette année sur la liste de celles qui ont droit aux bénéfices de l'acte.

2. Le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, sous l'autorité de l'acte

3. Le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année, avec une gratification, en vertu de l'acte.

4. Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes qui pendant l'année ont été mises à la retraite avec pension ou qui se sont retirées avec une gratification,—faisant une distinction entre celles dont la mise à la retraite a été amenée par l'abolition de l'emploi.

5. Le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant qu'elles étaient au service ; et

6. Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes décédées, pendant l'année, pendant qu'elles étaient au service.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
12 février 1884.

	1.	2.	3.	4.		5.	6.
Année expirée le 30 juin.	Le nombre de personnes inscrites cette année sur la liste de celles qui ont droit aux bénéfices de l'acte	Le nombre de personnes mises à la retraite avec pension pendant l'année, sous l'autorité de l'acte	Le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratification, en vertu de l'acte.	Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension ou qui se sont retirées avec une gratification.	Le mont. total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension ou qui se sont retirées avec une gratification, distinguant celles dont la mise à la retraite a été amenée par l'abolit de l'emploi.	Le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant qu'elles étaient au service.	Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes décédées pendant l'année, pendant qu'elles étaient au service.
				$ cts.	$ cts.		$ cts.
1871	2,307	52	5	3,237 80	131 23	39	1,700 09
1872	2,522	70	4	4,927 19	486 46	32	2,433 96
1873	2,742	40	3	5,152 91	236 20	32	3,520 45
1874	2,951	49	6	4,487 55	298 59	35	2,330 15
1875	3,091	47	5	5,864 40	491 34	44	2,831 43
1876	3,142	50	7	4,647 39	1,466 54	36	3,535 45
1877	3,160	28	6	2,715 94	51 16	34	4,683 30
1878	3,259	36	4	4,149 16	1,092 82	36	3,177 58
1879	3,330	36	4	7,001 60	1,769 55	44	3,793 05
1880	3,516	63	8	10,123 43	503 09	45	4,969 03
1881	3,582	51	10	3,952 60	163 48	27	3,025 55
1882	2,777	59	10	8,195 16	269 99	50	5,344 11

RÉPONSE

(19*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 janvier 1884 ;— pour un état indiquant séparément, pour chacune des années depuis l'établissement de la caisse de retraite ; 1. Le nombre de personnes inscrites cette année sur la liste de celles qui ont droit aux bénéfices de l'acte. 2. Le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, sous l'autorité de l'acte. 3. Le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratification, en vertu de l'acte. 4. Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension ou qui se sont retirées avec une gratification, faisant une distinction entre celles dont la mise à la retraite a été amenée par l'abolition de l'emploi. 5. Le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant qu'elles étaient au service. 6. Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes décédées pendant l'année, pendant qu'elles étaient au service.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'État.

Secrétariat d'État,
7 février 1884.

1.		2.	3.	4.		5.	6.
Année expirée le 30 juin.	Le nombre de personnes inscrites cette année sur la liste de celles qui ont droit aux bénéfices de l'acte.	Le nombre de personnes mises à la retraite avec pension pendant l'année, sous l'autorité de l'acte.	Le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratification, en vertu de l'acte.	Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension ou qui se sont retirées avec une gratification.	Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes qui ont été mises à la retraite avec pension ou qui se sont retirées avec une gratification.	Le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant qu'elles étaient au service.	Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes décédées pendant l'année, pendant qu'elles étaient au service.
				$ cts	$ cts		$ cts
1883	3,781	57	20	13,579 22	109 24	49	5,829 40

DÉPARTEMENT DES FINANCES, 6 février 1884.

J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

RÉPONSE

(19c)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1883 ;—

Pour un état indiquant la somme totale versée à la caisse de retraite, dans le cours de leur service, par chacune des personnes qui ont été mises à la retraite, pendant l'année expirée le 31 décembre 1883.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
14 février 1883.

RÉPONSE à un ordre de l'honorable Chambre des communes, en date du 28 janvier 1884, indiquant la somme totale versée à la caisse de retraite, dans le cours de leur service, par chacune des personnes qui ont été mises à la retraite pendant l'année expirée le 31 décembre 1883.

Nom.	Département.	Montant.
		$ cts.
F. G. Jordan	Finances	361 16
M. Austin	do	52 91
L'hon. Jos. Pope	do	75 00
Thos. Hector	Auditeur général	468 89
F. Hunter	do	433 26
E. C. Barber	do	474 31
John Birss	Douanes	286 99
Henry Dugdale	do	49 45
Jas. A. Green	do	534 10
Jos. Austin	do	313 70
C. F. Stevens	do	314 33
Angus McDonald	do	25 83
Wm. McIntosh	do	69 57
W. Brown	do	52 07
Robt. Bingay	do	19 93
Geo. W. Grant	do	301 37
J. W. Dunscomb	do	1,046 00
Wm. Taylor	do	30 40
S. Darling	do	76 04
H. A. Hood	do	346 58
W. S. Porter	do	138 79
Jas. Hearn	do	31 85
Jeremiah Madden	do	142 70
John Steele	do	163 38
Frederick Percy Austin	Intérieur	423 30
J. W. Harper	Travaux publics	499 00
W. F. Whitcher	Marine et pêcheries	697 33
Joseph Taylor	do do	315 00

RÉPONSE à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 janvier 1884, indiquant la somme totale versée à la caisse de retraite, etc.—*Suite.*

Nom.	Département.	Montant.
		$ cts.
F. X. Bifort	Marine et pêcheries	315 00
E. D. Ashe	do do	433 33
James Hanlon	do do	98 96
John Conley	do do	119 29
William Jeffs	do do	49 87
E. S. Johnson	do do	85 89
Cyrill Santiman	Chemins de fer et canaux	39 18
John McGillivray	do do	100 54
Thos. Sherwood	do do	27 77
Philobert Barrett	do do	51 90
Ambroise Lauzon	do do	52 21
Benjamin McMann	do do	65 26
James Madill	do do	67 29
James Ward	do do	56 07
John Howe	do do	69 42
Frank Weaver	do do	63 58
James Howe	do do	63 58
John Upper	do do	59 08
Arthur Carrol	do do	66 39
Horton Plumstead	do do	68 55
Alex. Winslow	do do	63 58
James Flewellan	do do	89 33
A. Brunel	Revenu de l'intérieur	1,048 05
John Macdonald	do	19 98
A. J. Russell	do	701 85
C. Bélanger	do	185 36
A. Webber	Postes	236 28
R. Kelly	do	253 60

REPONSE

(20)

MANDATS du gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, en conformité de 41 Vict., chap. 7, sect. 32, paragraphe 2, pour les exercices 1882–83 et 1883–84.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus a été imprimée pour la distribution seulement.*]

RÉPONSE

(21)

A un ordre de la CHAMBRES DES COMMUNES, en date du 16 avril 1883, pour un état de toutes sommes d'argent avancées par anticipation au gouvernement du Nouveau-Brunswick à compte de sa subvention, depuis le 1er janvier 1882; les dates des diverses avances, le taux d'intérêt stipulé, et le montant de l'intérêt porté au débit.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
23 mai 1883.

RÉPONSE

(21*a*)

A un ordre de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 13 février 1884, pour un état des sommes payées par le gouvernement du Canada, à compte ou en paiement total des subventions votées aux différentes compagnies de chemin de fer mentionnées dans le chapitre 25 de l'acte 46 Victoria, 1883.

Par ordre,

J. A. CHAPLFAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
21 février 1884.

Conformement à la recommandation du comité collectif des impressions, les reponses ci-dessus ne sont pas imprimées.

RÉPONSE

(21*b*)

A une ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 1er février 1884 :—Demandant copie de tous arrêtés du conseil, rapports, correspondance et documents, non déjà produits, concernant l'octroi ou le paiement de toutes subventions aux chemins de fer; ainsi qu'un relevé en détail de tous ces paiements jusqu'à date.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'État.

Secrétariat d'Etat,
3 mars 1884.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA GRANDE LIGNE DIRECTE ENTRE L'AMÉRIQUE ET L'EUROPE.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 28 mai 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, daté le 11 mai 1883, exposant :—

Que le 16 avril dernier la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe a présenté une pétition dans laquelle elle dit :—

Qu'en sa qualité de corps constitué sous l'autorité d'actes du parlement fédéral et de la législature de Terreneuve, elle a l'intention de construire une ligne directe s'étendant depuis les termini des réseaux canadiens à Montréal, à travers les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, le Cap-Breton (le passage du détroit de Canso se faisant au moyen d'un bac à vapeur) et l'île de Terreneuve, jusqu'à un point de la côte orientale de cette île, au delà de la limite des brouillards et de la glace,—ce qui offrira la route la plus courte et la plus sûre pour l'Europe ;

Le ministre fait remarquer que la compagnie ne se propose pas d'entreprendre maintenant la construction de la ligne de Terreneuve, mais de borner ses opérations immédiates à la construction ou à l'acquisition d'une ligne directe entre Montréal et Louisbourg, Cap-Breton, et qu'elle représente que la longueur totale de cette ligne est d'environ 764 milles dont, possédés et contrôlés par des compagnies distinctes, à peu près 308 milles sont en opération et 109 en construction ; de plus, que les négociations de la compagnie pour l'acquisition et la fusion de ces diverses portions de chemin de fer, sont en bonne voie.

Le ministre constate en outre que la pétition présentée par la compagnie demande, pour la construction d'un chemin de fer sur une distance n'excédant pas 295 milles, une subvention dont le montant se répartit comme suit :—

1. Dans la province de Québec, entre Marieville et Lennoxville—environ 55 milles—la somme de $3,200 par mille, soit $176,000.

2. Dans la province du Nouveau-Brunswick, entre Frédéricton et la Baie-Verte —environ 120 milles—la somme de $3,200 par mille, soit $384,000.

3. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, entre la Baie-Verte et Pugwash—environ 40 milles—la somme de $3,200 par mille, soit $123,000.

4. Dans l'île du Cap-Breton, entre le détroit de Canso et Sydney ou Louisbourg —environ 80 milles—la somme de $6,400 par mille (l'augmentation du coût de la construction étant ici de plus du double), soit $512,000.

Qu'en sus de ce que ci-dessus, la compagnie demande, 1°, une subvention postale pour le transport des malles, après l'achèvement de sa ligne jusqu'à Houlton ; 2°, le droit de circuler gratuitement sur le chemin de fer Intercolonial, entre Salisbury et la jonction de Painsec ; et 3°, une subvention en argent pour la construction d'une ligne depuis un point, soit du détroit de Canso, soit de sa ligne, jusqu'à Louisbourg, dans la direction de Whycocomah et du Cap Nord, sur une distance ne devant pas excéder 30 milles, à raison de $6,400 par mille—soit un total de $182,000.

Le ministre représente qu'à l'époque de sa demande la compagnie soumet des états indiquant la distance et le temps qu'il serait possible d'économiser par la construction de sa ligne. Au point de vue national, les avantages que les promoteurs de ce projet considèrent inhérents à son exécution, sont basés sur le motif que tout le commerce canadien de l'ouest doit passer par la cité de Montréal, et qu'il est à présumer que le degré de vitesse du transport par chemin de fer sera trois fois aussi rapide que celui des bâtiments à vapeur.

Que le tableau suivant, soumis par la compagnie, fait voir les distances gagnées, savoir :—

Entre	Par la route actuellement la plus courte.	Par le G.L. & G.S.L.	Milles gagnés.
Montréal et Frédéricton	591	373	188
" Saint-André	544	385	159
" Saint-Jean	585	410	175
" Moncton	666	476	160
" Charlottetown (Cap Tormentine), I.P.E.	784	543	241
" Pictou	834	581	253
" Halifax	845	653	192
" Louisbourg ou Sydney	994	764	230

A comparer la route d'Europe actuelle par le Grand-Tronc depuis Montréal jusqu'à Portland—297 milles—et la traversée de l'océan, depuis ce port—2,810 milles—avec la route de la ligne projetée jusqu'à Saint-André—385 milles—et la traversée de l'océan à partir de ce dernier port, il y aurait, par cette ligne projetée, une augmentation de 80 milles dans le trajet par chemin de fer, mais une diminution d'autant dans le trajet par mer; ce qui, en tenant compte de la différence dans le degré de vitesse, mettrait l'avantage du côté de la route projetée—avantage que les promoteurs de l'entreprise espèrent augmenter à l'aide de rampes douces et de courbes planes. A comparer la route par le Grand-Tronc jusqu'à Portland, et de là à Liverpool, avec la route projetée *viâ* Louisbourg, Cap-Breton—764 milles—et la traversée de l'océan —2,240 milles—il y aurait une augmentation de 467 milles dans le trajet par chemin de fer, contre une diminution de 570 milles dans le trajet par mer, et la route projetée nonseulement réduirait de 3,107 milles à 3,004 milles la distance réelle entre Montréal et Liverpool, mais permettrait une économie de temps très considérable par la différence dans les deux modes de voyage. En comparaison de la route existante d'Halifax à Montréal, la compagnie espère d'économiser pas moins de 29 heures dans le transport des malles et des voyageurs en choisissant Louisbourg comme terminus sur l'océan. De plus, elle donne ce port comme l'un des plus beaux havres fermés du Canada, et comme accessible durant toute l'année.

Le ministre reconnaissant l'importance nationale de la ligne projetée, recommande que pendant la présente session le parlement soit prié d'approuver l'octroi d'une subvention à la compagnie, pour la construction de la portion de son chemin projeté qui se trouvera dans l'île du Cap Breton,—telle subvention ne devant pas excéder $3,200 par mille pour une distance de 80 milles, soit un total de $256,000;

Le comité est d'accord sur la recommandation ci-dessus du ministre des chemins de fer et canaux, et il la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, JOHN J. McGEE.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé por Son Excellence le gouverneur général en conseil le 19 mai 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, daté le 14 mai 1883, soumettant une demande d'aide faite, le 25 avril dernier, par la compagnie du chemin de fer International, constituée en corporation sous le nom de "compagnie du chemin de fer de Saint-François et Mégantic," par l'acte 33 Vict., ch. 54, avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière qui sépare cette province de l'Etat du Maine, pour là se relier à une ligne de chemin de fer, dans l'Etat du Maine, devant être prochainement construite et aboutir au chemin de fer Européen et Nord-Américain, de manière à former un réseau continu jusqu'aux ports de mer canadiens.

Le ministre représente que la compagnie dit que la portion de son chemin située entre Sherbrooke et le lac Mégantic (environ 70 milles) est déjà en opération, et que 16 autres milles de ce chemin sont actuellement donnés à l'entreprise et en construction depuis le lac Mégantic jusqu'à la frontière, et qu'en vue du grand trafic d'entier parcours auquel on peut s'attendre que donnera lieu le peu d'étendue de la route a être ainsi créée, la compagnie considère essentiel que la voie soit munie de rails d'acier, et que vu l'importance nationale de sa ligne, elle demande que le gouvernement fédéral lui accorde de l'aide pour remplacer par des rails d'acier certains rails de fer actuellement employés, ainsi que pour en mettre sur la partie du chemin actuellement en voie de construction.

Le ministre, considérant que les représentations faites par la compagnie quant à l'importance de son entreprise comme chemin national sont bien fondées, et qu'elle devrait recevoir l'aide demandée, recommande que le parlement soit prié d'approuver l'octroi d'une subvention de $3,200 par mille pour une distance de 49 milles, soit un total n'excédant pas $156,800, pourvu que le prolongement de ce chemin à travers le Maine se relie au Nouveau-Brunswick, à ou près Vanceborough ou au sud de ce point:

Le comité approuve le rapport du ministre des chemins de fer et canaux et le soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, JOHN J. McGEE.

Le ministre des chemins de fer et canaux.

SHERBROOKE, 25 mai 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander, au nom de la compagnie du chemin de fer International, la subvention votée en sa faveur par le parlement du Canada, c'est-à-dire autant de la dite subvention qui procurera des rails d'acier pour quarante-neuf milles de chemin actuellement prêts, et dont on est à dresser la plateforme, savoir: 29 milles déjà pourvus de rails de fer, et 16 milles actuellement en construction, ce qui laisse en expectative les 4 milles entre Sherbrooke et Lennoxville.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

E. T. BROOKS,
Vice-président de la compagnie du chemin de fer International.

L'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

(*Par télégraphe de Sherbrooke à l'honorable J. H. Pope*).

OTTAWA, 23 juin 1883.

Avons fini de poser rails d'acier jusqu'à Bury; prêts pour l'inspection.

D. E. McFEE.

A une assemblée du conseil de direction de la compagnie du chemin de fer International, tenue au bureau de la dite compagnie, dans la cité de Sherbrooke, le 7e jour de juillet 1883, et à laquelle étaient présents l'honorable E. T. Brooks, l'honorable M. H. Cochrane et MM. T. S. Morey et R. W. Heneker, formant un quorum du dit conseil, il a été proposé par R. W. Heneker, secondé par T. S. Morey, et

Résolu, " qu'agissant pour la compagnie du chemin de fer International, ce conseil, moyennant la subvention de trois mille deux cents piastres ($3,200) par mille à elle accordée par le gouvernement du Canada dans le but de poser des rails d'acier sur une portion de ce chemin, par le présent engage et oblige la dite compagnie du chemin de fer International à poser des rails d'acier sur les vingt-neuf (29) milles à l'est du village de Lennoxville, le ou avant le premier (1er) jour d'août prochain, et sur les seize (16) milles à l'est du lac Mégantic, le ou avant le premier (1er) jour de novembre prochain."—Adopté.

E. T. BROOKS, vice-président.

Je certifie par les présentes que ce qui précède est une vraie copie d'une résolution adoptée à une assemblée des directeurs de la compagnie du chemin de fer International, dans la cité de Sherbrooke, le 7 juillet 1883.

J. DAVIDSON, secrétaire et trésorier.

SHERBROOKE, 7 juillet 1883.

SHERBROOKE, 24 juillet 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport fait par l'ingénieur aux directeurs de cette compagnie de chemin de fer, daté ce jour, et dans lequel il certifie que des rails d'acier ont été posés sur vingt-neuf (29) milles de ce chemin; qu'un service de trains réguliers se fait journellement sur cette distance, et que la voie est en bon état. Il rapporte de plus qu'il y a au lac Mégantic assez de rails d'acier pour en poser sur seize (16) autres milles de la voie.

Voulez-vous avoir l'obligeance de transmettre un chèque pour la subvention accordée à cette compagnie de chemin de fer, et obliger,

Votre obéissant serviteur,

J. DAVIDSON,
Secrétaire et trésorier.

L'hon. J. H. Pope,
Ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT.

Au président et aux directeurs de la compagnie du chemin de fer International, Sherbrooke.

Messieurs,—J'ai l'honneur de rapporter que nous avons maintenant fini de poser des rails d'acier sur les 29 milles de notre chemin de fer entre Lennoxville et deux milles au delà de Bury ; un service régulier de trains se fait journellement sur ce parcours et la voie est en bon état.

Je dois dire aussi que nous avons délivré, au lac Mégantic, des rails d'acier en quantité suffisante pour poser 16 milles de voie au delà de ce point.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

D. S. McFEE, contrôleur et ingénieur.

Sherbrooke, Qué., 24 juillet 1883.

Ottawa, 27 juillet 1883.

Monsieur,—La compagnie du chemin de fer International ayant, le 25 mai dernier, demandé le paiement de partie de la subvention accordée par l'acte 46 Vict., chap. 25, et l'arrêté du conseil en date du 15 mai 1883, il devient nécessaire que la compagnie fasse avec le gouvernement une convention pour la construction de la ligne suivant les termes du dit acte, et en conformité d'un devis à être approuvé par le gouverneur en conseil.

L'arrêté du conseil dit que ce chemin de fer est destiné à s'étendre depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière qui sépare cette province de l'Etat du Maine, pour là se relier à une ligne de chemin de fer, dans l'Etat du Maine, devant être prochainement construite et aboutir au chemin de fer Européen et Nord-Américain, de manière à former un réseau continu jusqu'aux ports de mer canadiens.

La partie depuis Lennoxville jusqu'au lac Mégantic—distance de 70 milles—est construite et en opération, et c'est afin d'aider la compagnie à poser 29 milles de rails d'acier sur cette portion, et à compléter sa ligne depuis le lac Mégantic jusqu'à la frontière—16 milles—ainsi que depuis Sherbrooke jusqu'à Lennoxville—4 milles—que la subvention a été accordée.

Par une résolution du conseil de direction, adoptée le 7 juillet dernier, la compagnie se charge de compléter les 29 milles ci-dessus mentionnés, à l'est du village de Lennoxville, avec des rails d'acier, le ou avant le 1er août prochain, et les 16 milles à l'est du lac Mégantic vers le 1er novembre suivant.

L'intention n'est pas de construire immédiatement les 4 milles depuis Sherbrooke jusqu'à Lennoxville. L'époque de l'achèvement de cette partie pourrait conséquemment être fixée au 25 mai 1887—qui est la limite la plus reculée permise par l'acte 46 Vict., chap. 25.

J'annexe à la présente une copie du devis pour le chemin de fer du Nouveau-Brunswick ; ce devis a été approuvé par arrêté du conseil en date du 28 juin 1883, et répondrait, selon moi, aux besoins de l'entreprise. J'annexe également le document imprimé énonçant les choses requises par l'acte accordant les subventions.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

28 juillet 1883.

MÉMOIRE,—Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Qu'à la dernière session du parlement il a été accordé une subvention de $3,200 par mille, pour une distance de 49 milles, et n'excédant pas $156,800, en vue de la construction de la partie de la ligne de la compagnie du chemin de fer International s'étendant depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Que par l'acte en question, le gouverneur en conseil a été autorisé de fixer la date de l'achèvement des travaux, qui devront être exécutés conformément à des plans et devis à être approuvés par lui et spécifiés dans une convention à être conclue par le gouvernement avec la compagnie.

Le soussigné recommande en conséquence que les plans et devis contenus dans le projet de convention ci-joint avec la compagnie du chemin de fer International, soient approuvés, et que les dates y mentionnées pour l'achèvement des travaux, savoir :—pour les 49 milles à l'est du village de Lennoxville, le ou avant le 1er août prochain; pour les 16 milles à l'est du lac Mégantic, vers le 1er novembre prochain; et pour les 4 milles restants, depuis Sherbrooke jusqu'à Lennoxville, vers le 25 mai 1887—soient aussi approuvées, ces dates ayant été arrêtées par une résolution des directeurs du chemin de fer, adoptée le 7 courant. De plus, qu'il soit autorisé à conclure au nom du gouvernement, avec la compagnie, une convention basée sur le projet ci-dessus mentionné.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE,
Ministre par intérim des chemins de fer et canaux

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 31 juillet 1883.

Vu le rapport du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 28 juillet 1883, représentant :—

Qu'à la dernière session du parlement il a été accordé une subvention de $3,200 par mille, pour une distance de 49 milles—soit un total n'excédant pas $156,800, en vue de la construction de cette partie de la ligne de la compagnie du chemin de fer International s'étendant depuis Sherbrooke, dans la province de Québec jusqu'à la frontière internationale, et que par l'acte en question le gouverneur en conseil a été autorisé à fixer la date de l'achèvement des travaux, qui devront être exécutés conformément à des plans et devis à être approuvés par lui, et spécifiés dans une convention à être conclue par le gouvernement avec la compagnie;

Et le ministre recommandant en conséquence que les plans et devis contenus dans le projet de convention ci-joint avec la compagnie du chemin de fer International, et que les dates y mentionnées pour l'achèvement des travaux, savoir :—pour les 49 milles à l'est du village de Lennoxville, le ou avant le 1er août prochain; pour les 16 milles à l'est eu lac Mégantic, vers le 1er novembre prochain; et pour les 4 milles restants, depuis Sherbrooke jusqu'à Lennoxville, vers le 25 mai 1887—soient aussi approuvées, vu que ces dates ont été arrêtées par une résolution des directeurs du chemin de fer, adoptées le 7 courant; et, de plus, que lui, le dit ministre, soit autorisé à conclure, au nom du gouvernement, avec la compagnie, une convention basée sur le projet ci dessus mentionné :

Le comité soumet ce qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

La présente convention conclue ce vingtième jour de juillet, en l'année de Notre Seigneur, mil huit cent quatre-vingt-trois,

Entre la compagnie du chemin de fer International, d'une part, et Sa Majesté la reine Victoria à ce représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, d'autre part,

Fait foi :—

Considérant que dans et par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-sixième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre 25, et intitulé " Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété qu' " il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder à la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, en rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à ou près Vanceborough, ou au sud de ce point, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en totalité la somme de $156,000; la dite subvention devant être accordée à la compagnie ci-nommée à la condition que la ligne de chemin de fer sera commencée dans les deux ans à compter du 1er juillet 1883, et terminée dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte (25 mai 1883), lequel sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil; * * cette subvention devant être payable par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre des chemins de fer et canaux; pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire;"

Et considérant que la compagnie du chemin de fer International a établi, à la satisfaction du gouverneur en conseil, qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable à être fixé par arrêté du conseil et qui l'a été comme suit, savoir :—pour les 29 milles du dit chemin situés à l'est du village de Lennoxville, le ou avant le 1er jour d'août A. D. 1883 ; pour les 16 milles à l'est du lac Mégantic, le ou avant le 1er jour de novembre prochain (1883) ; et pour les 4 milles entre Lennoxville et Sherbrooke, le ou avant le 25e jour de mai 1887 ; et considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé les plans et devis ci-annexés marqués " A";

A ces causes, le présent contrat fait foi que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, la dite compagnie du chemin de fer International convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de ce qui suit :—

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement une ligne de chemin de fer depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, en rapport avec le prolongement de ce chemin à travers l'Etat du Maine, pour se relier avec le Nouveau-Brunswick, à ou près Vanceborough, ou au sud de ce point—ligne dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs sont indiqués sur la carte ci-annexée marquée " B "—ainsi que tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant; et bâtira, construira et achèvera les dits chemins de fer, ponts, ponceaux, travaux et tous ouvrages du génie—soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau—à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire, et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible, entre Sherbrooke et la frontière internationale, ne se permettant que les déviations qui

pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et les alignements seront les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays, sans nécessiter des travaux de construction extraordinaires ou non nécessaires—ce à l'égard de quoi le gouverneur en conseil décidera.

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des coupes et des plans de toute la ligne de chemin de fer, avant que les travaux soient commencés; et ces coupes et plans devront être approuvés par le ministre des chemins de fer et canaux s'ils ne sont déjà déposés et approuvés par ce ministre ; et, avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie devra fournir tels autres états que le ministre des chemins de fer et canaux pourra exiger.

5. Que la dite compagnie ayant commencé les travaux qu'embrasse cette convention, devra les achever vers les dates et époques suivantes, savoir :—les 29 milles à l'est du village de Lennoxville, le ou avant le 1er jour d'août 1883 ; les 16 milles à l'est du lac Mégantic, le ou avant le 1er jour de novembre 1883 ; et les 4 milles entre Lennoxville et Sherbrooke, le ou avant le 25e jour de mai 1887. Il est entendu que les époques ainsi convenues sont de l'essence de la présente convention, et que si les travaux susdits ne sont pas complétés à ou avant la date en dernier lieu mentionnée, la compagnie sera déchue de tout droit, réclamation ou demande à l'égard d'aucune ou toute partie de la subvention demeurée impayée, comme aussi à l'égard de tous devoirs quelconques qui, à l'époque du défaut d'achèvement ainsi que susdit, pourront être dus à la dite compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera exactement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, en bon et suffisant état de fonctionnement et exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et complétera la dite ligne de chemin de fer et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé, marqué " A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention devra être subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et que la dite ligne de chemin de fer avec les travaux s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens meubles et immeubles, de toute espèce, devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

En foi de quoi la compagnie du chemin de fer International a fait apposer son sceau de corporation aux présentes et les a fait signer, et le ministre par intérim des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau du département des chemins de fer et canaux, et le secrétaire du dit département les a aussi contresignées.

Signé par le vice-président de la dite compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de — E. J. BROOKS, Vice-président.

[L.S.] A. F. SIMPSON, F. W. W. BOWEN.

Signé et scellé par le ministre intérimaire et par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, en présence de — J. H. POPE, Min. par int. des ch. de fer et canaux.

A. H. FISSIAULT, L. H. FILTEAU, — A. P. BRADLEY, [L.S.] Secrétaire.

A.—Plans et devis.

1. Le chemin de fer devra être une ligne à voie simple de quatre pieds huit pouces et demi de largeur, pourvue des évitements nécessaires.

2. Les alignements, pentes et courbes devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays—la pente maximum de la ligne-mère ne devant pas excéder huit pieds par mille, et la courbe minimum ne devant pas avoir moins que 955 pieds de rayon.

3. Dans tous les endroits boisés, le sol devra être défriché sur la largeur de cinquante pieds de chaque côté de l'axe de la ligne; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être complètement brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur les terrains voisins.

4. Toutes les souches devront être arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou les remblais ayant moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches devront être rasées dans les endroits où les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Lorsqu'il traversera des établissements, le chemin de fer devra être solidement clôturé suivant la loi.

7. Il devra y avoir des passages à niveau, avec garde-bestiaux et enseignes, partout où il en faudra.

8. La largeur des tranchées, au niveau des remblais, sera de vingt pieds, et celle des remblais, de seize.

9. Il devra être pourvu à l'écoulement efficace des eaux au moyen de fossés ou de conduits souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimension et force amplement suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées de ponts ainsi que les ponceaux sous les remblais, devront être en pierre massive, maçonnerie ou fer, faites de matériaux durables et convenables, absolument permanentes de leur nature, et, en tout point essentiel, égales au meilleur genre d'ouvrages semblables employés dans de pareilles entreprises de chemins de fer en Canada.

11. Les rails devront être en acier, du poids de 56 lbs par verge linéaire, de coupe approuvée, et pourvus des éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La plate-forme devra être bien ballastée avec du gravier net ou autre matière convenable.

13. Des évitements suffisants seront établis par la compagnie selon qu'il pourra être nécessaire pour faire face aux besoins du trafic.

14. La compagnie fournira un matériel roulant suffisant pour les besoins du commerce de la ligne, avec stations et facilités de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

Signé par le vice-président de la dite compagnie, dont le sceau a été apposé aux présentes, en présence de,
F. W. W. Bowes,
A. F. Simpson.

E. T. BROOKS,
Vice-président.

Signé par le ministre intérimaire et le secrétaire des chemins de fer et canaux, en présence de,
H. A. Fissiault,
L. H. Filteau.

J. H. POPE,
Ministre par intérim de chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY, secrétaire.

Ottawa, 1er août 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de rapporter que, conformément à vos instructions j'ai examiné la portion de 29 milles du chemin de fer International, située à l'est du village de Lennoxville, et je constate que les rails y ont été remplacés d'un bout à l'autre par des rails d'acier de 56 lbs par verge, de manière à former une ligne ininter-

rompue de ces derniers rails, depuis Lennoxville jusqu'au lac Mégantic—distance de 66 milles.

Les constructions de la plate-forme du chemin et la voie permanente de cette section de 29 milles sont dans une bonne et sûre condition, et conformes aux exigences de la convention en date du 20 juillet 1883, ratifié par l'arrêtée du conseil du 31 juillet 1883, sous l'autorité de l'acte 46 Vict., chap. 25.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. 2 août 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que par un arrêté du conseil en date du 31 juillet 1883, approbation a été donnée aux conditions d'une convention conclue entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer International, en vertu de laquelle la subvention de $3,200 par mille votée par le parlement, à sa dernière session, pour aider à la construction d'une partie de sa ligne—longue de 49 milles—entre Sherbroke et la frontière, est payable lors de l'achèvement de la dite ligne vers certaines dates et conformément aux exigences énoncées dans la dite convention.

Que l'ingénieur-inspecteur de ce département rapporte, en date du 1er courant, qu'il a examiné la portion 19 de ce chemin de fer, située à l'est du village de Lennoxville et dont l'achèvement vers le 1er courant est l'une des stipulations de la convention conclue avec le gouvernement, et qu'il constate que les rails y ont été remplacés d'un bout à l'autre par des rails d'acier de 56lbs. par verge ; que les constructions de la plateforme du chemin et la voie permanente de cette section de 29 milles sont dans une bonne et sûre condition, et qu'ils sont conformes aux exigences de la convention.

Le soussigné, sur ce rapport, recommande qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie sa subvention pour les 29 milles en question, à raison de $3,200 par mille, soit un total de $92,800.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE,
Ministre par intérim. des chemins de fer et canaux

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 4 août 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 2 août 1883, représentant :

Que par un arrêté du conseil en date du 31 juillet 1883, approbation a été donnée aux conditions d'une convention conclue entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer International, en vertu de laquelle la subvention de $3,200 par mille votée par le parlement, à la dernière session, pour aider à la construction d'une partie de sa ligne—longue de 49 milles—entre Sherbrooke et la frontière, est payable lors de l'achèvement de la dite ligne vers certaines dates et conformément aux exigences énoncées dans la dite convention;

Le ministre exposant que l'ingénieur-inspecteur de son département rapporte, en date du 1er août courant, qu'il a examiné la portion de 29 milles de ce chemin de fer située à l'est du village de Lennoxville, et dont l'achèvement vers le 1er courant est l'une des conditions de la convention conclue avec le gouvernement, et qu'il constate que les rails y ont été remplacés d'un bout à l'autre par des rails d'acier de 56 lbs. par verge ; que les constructions de la plateforme du chemin et la voie permanente de cette section de 29 milles sont dans une bonne et sûre condition, et qu'ils sont conformes aux exigences de la dite convention ;

Et le dit ministre, sur ce rapport, recommandant qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie sa subvention pour les 29 milles en question, à raison de $3,200 par mille, soit un total de $92,800 :

Le comité suggère qu'autorisation soit donnée ainsi que recommandée.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'hon. ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je transmets, ci-inclus, copie d'un arrêté du conseil en date du 4 courant, autorisant de payer à la compagnie du chemin de fer International, sous l'autorité des dispositions de l'acte 46 Vict., chap. 25, une subvention de $3,200 par mille, pour une distance de 29 milles à l'est du village de Lennoxville. Je transmets aussi copie de la convention mentionnée dans le dit arrêté, ainsi que le rapport de M. Thomas Ridout, daté le 1er courant, au sujet de son examen de la ligne.

Je dois vous prier de vouloir bien informer le ministre s'il y a quelque raison pour que la subvention en question ne soit pas payée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

J'ai examiné les papiers ci-inclus, et ne vois aucune raison pour que la subvention en question ne soit pas payée.

G. W. BURBIDGE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, 31 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la portion de la ligne du chemin de fer International située entre le lac Mégantic et la frontière est achevée, et vous me ferez plaisir en voulant bien envoyer un ingénieur l'inspecter aussitôt que possible.

Je demeure votre obéissant serviteur,

J. DAVIDSON, secrétaire-trésorier.

L'honorable J. H. POPE,
Ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL, BUREAU DU SURINTENDANT,
SHERBROOKE, P.Q., 26 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que notre ligne de chemin de fer est maintenant terminée jusqu'à la frontière internationale du Maine. Vous voudrez bien m'envoyer un ingénieur l'inspecter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. G. McFEE, surintendant.

L'honorable J. H. POPE,
Ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 17 décembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai inspecté, le 13 courant, la section du chemin de fer International à partir d'un point près du lac Mégantic, en allant vers l'est jusqu'à la frontière internationale, qui sépare la province de Québec de l'Etat du Maine—soit une distance de seize milles—et j'ai maintenant l'honneur de rapporter que cette portion de chemin de fer a été complétée conformément au

devis approuvé par le gouverneur en conseil le 31 juillet 1883, et faisant partie de la convention conclue entre la compagnie et le gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

20 décembre 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que la compagnie du chemin de fer International, subventionnée en vertu de l'acte 46 Vict., chap. 25, jusqu'à concurrence de $3,200 par mille pour une distance de 49 milles, en vue de la construction de son chemin depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière, par des sections et vers les dates approuvées par un arrêté du conseil daté le 31 juillet 1883, a maintenant complété, dans la deuxième section—savoir, celle qui s'étend depuis un point près du lac Mégantic jusqu'à la frontière—une distance de seize milles ;

Que cette section a été dûment inspectée et trouvée achevée conformément au devis approuvé par le dit arrêté et faisant partie d'une convention conclue entre la compagnie et le gouvernement.

Sur l'avis de l'ingénieur en chef, le soussigné recommande qu'autorisation soit maintenant donnée de payer la subvention voulue par l'acte, pour la distance de seize milles actuellement complétée, soit—à raison de $3,200 par mille—un montant de $51,200, faisant, avec la somme de $92,800 déjà payée pour les premiers vingt-neuf milles, un total de $144,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 21 décembre 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, daté le 20 décembre 1883, exposant :

Que la compagnie du chemin de fer Internationial, subventionnée en vertu de l'acte 46 Vict., chap. 25, jusqu'à concurrence de $3,200 par mille pour une distance de 49 milles, en vue de la construction de son chemin depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière, par des sections et vers les dates approuvées par un arrêté du conseil le 31 juillet 1883, a maintenant complété, dans la deuxième section—savoir, celle qui s'étend depuis un point près du lac Mégantic jusqu'à la faontière—une distance de seize milles ;

Que cette section a été dûment inspectée et trouvée achevée conformément au devis approuvé par le dit arrêté et faisant partie d'une convention conclue entre la compagnie et le gouvernement ;

Et le ministre sur l'avis de l'ingénieur en chef recommandant qu'autorisation soit maintenant donnée de payer la subvention voulue par l'acte, pour la distance de seize mille actuellement complétée, soit—à raison de $3,200 par mille—un montant de $51,200, faisant avec la somme de $92,800 déjà payée pour les premiers ving-neuf milles, un total de $144,000 :

Le comité suggère que l'autorisation voulue soit conséquemment accordée.

Pour copie conforme,

L'hon. ministre des chemins de fer et canaux.

JOHN J. McGEE, G. C. P.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU LAC SAINT-JEAN.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 7 juin 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, daté le 17 mai 1883 exposant :—

Que par un acte adopté à la dernière session (45 Vict., chap. 14), autorisation a été donnée d'accorder, pour la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne devant pas excéder 3,200 par mille, et ne dépassant pas, en totalité, $384,000 ;

Le ministre représentant que par un arrêté du conseil en date du 23 mars dernier, autorisation a été donnée de conclure une convention avec la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, en vue de sa subvention sous l'autorité du dit acte, mais qu'aucune convention n'a cependant encore été signée.

Le ministre exposant de plus que, le 25 avril dernier, la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a représenté que bien que l'acte susdit prescrive exactement les termini de la ligne subventionnée, l'estimation faite de la distance que devait franchir son chemin de fer est erronée et le montant de la subvention insuffisant—cette distance étant, dit-elle, de 145 milles au lieu de 120 mentionnés dans l'acte —et qu'elle demande en conséquence qu'il lui soit accordé telle subvention additionnelle qui couvre la différence.

Et le dit ministre, vu que l'intention de l'acte était d'accorder une subvention pour la distance entière, recommandant que le parlement soit prié d'approuver l'octroi d'une nouvelle subvention à cette compagnie en sus de celle à laquelle il est pourvu par l'acte 45 Vict., chap. 14, telle nouvelle subvention devant être de $3,200 par mille pour une distance additionnelle de 25, et ne devant pas excéder $80,000 :

Le comité soumet ce qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

OTTAWA, 13 août 1883.

Mémoire.—Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le 23 mars dernier, il a été rendu un arrêté du conseil autorisant le ministre des chemins de fer et canaux—dans le cas où un certain bill alors soumis à la législature de la province de Québec deviendrait loi, lequel bill avait en vue la modification et refonte de différents actes concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean—à conclure une convention avec cette compagnie au sujet de la construction de la partie de sa ligne s'étendant entre Saint-Raymond et le lac Saint Jean, et de l'octroi, à cet égard, de la subvention autorisée par l'acte du parlement fédéral adopté pendant sa précédente session ;

Qu'à un ou deux légers changements près, le bill en question étant devenu loi comme l'acte provincial 46 Vict., chap. 88, le soussigné recommande que les plans et devis annexés au projet ci-joint d'une convention à être conclue avec la dite compagnie, soient approuvés ainsi que les dates d'achèvement proposées comme suit, savoir :—pour l'achèvement jusqu'à un point près de l'extrémité sud de l'île du lac Edouard, vers le 31 décembre 1885, et pour l'achèvement jusqu'au lac Saint-Jean, vers le 25 mai 1887—ce qui est la limite extrême permise par l'acte fédéral 46 Vict., chap. 25 ; de plus, que le soussigné soit autorisé, au nom du gouvernement, à conclure avec la compagnie conformément au susdit projet ci-joint, une convention en vue de l'exécution de l'entreprise et du paiement des subventions respectivement autorisées par les actes 45 Vict., chap. 15 et 46 Vict., chap. 25.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE,
Ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 août 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, daté le 18 août 1883, représentant:—

Que le 23 mars dernier il a été rendu un arrêté du conseil autorisant le ministre des chemins de fer et canaux—dans le cas où un certain bill alors soumis à la législature de la province deviendrait loi, lequel bill avait en vue la modification et refonte de différents actes concernant la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean—à conclure une convention avec cette compagnie au sujet de la construction de la partie de sa ligne s'étendant entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et de l'octroi, à cet égard, de la subvention autorisée par l'acte du parlement fédéral adopté pendant sa précédente session ;

Et qu'à un ou deux légers changements près, le bill en question étant devenu loi comme l'acte provincial 46 Vict., chap. 88, le ministre recommande que les plans et devis annexés au projet transmis d'une convention à être conclue avec la dite compagnie, soient approuvés ainsi que les dates d'achèvement proposées comme suit, savoir:—pour l'achèvement jusqu'à un point près de l'extrémité sud de l'île du lac Edouard, vers le 31 décembre 1885, et pour l'achèvement jusqu'au lac Saint-Jean, vers le 25 mai 1887—ce qui est la limite extrême permise par l'acte fédéral 46 Vict., chap. 25 ; et, de plus, que le dit ministre soit autorisé, au nom du gouvernement, à conclure avec la compagnie, conformément au susdit projet transmis, une convention en vue de l'exécution de l'entreprise et du paiement des subventions respectivement autorisées par les actes 45 Vict., chap. 14, et 46 Vict., chap. 25 :

Le comité est d'accord sur les recommandations qui précèdent et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

A.—PLANS ET DEVIS DU CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT JEAN.

1. Le chemin de fer devra être une ligne à voie simple de quatre pieds huit pouces et demi de largeur, pourvue des évitements nécessaires.

2. Les alignements, pentes et courbes devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays—la pente maximum de la ligne-mère ne devant pas excéder 106 pieds par mille—à deux exceptions près, savoir, vers le 12e mille à partir de Saint-Raymond, et près du lac Saint-Jean, où des pentes de 118 pieds par mille seront permises—et la courbe minimum ne devant pas avoir moins de 717 pieds de rayon, à l'exception de deux courbes brusques d'un rayon de 600 pieds, vers le 86e mille.

3. Dans tous les endroits boisés, le sol devra être défriché sur une largeur de pas moins de 33 pieds de chaque côté de l'axe de la ligne; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être complètement brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur les terrains voisins.

4. Toutes les souches devront être arrachées dans les limites des tranchées de moins de trois pieds de profondeur, ou les remblais ayant moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches devront être rasées dans les endroits où les remblais auront moins de quatre pieds et plus de deux pieds de hauteur.

6. Lorsqu'il traversera des établissements, le chemin de fer devra être solidement clôturé suivant la loi.

7. Il devra y avoir des passages à niveau, avec garde-bestiaux et enseignes, partout où il en faudra.

8. La largeur des tranchées au niveau des remblais, sera de vingt pieds, et celle des remblais, de seize.

9. Il devra être pourvu à l'écoulement efficace des eaux au moyen de fossés ouverts ou de conduits souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimensions et force amplement suffisantes pour les fins projetées. Les piles et les culées des grands ponts et ponceaux devront être en pierre massive, maçonnerie ou fer, faites de matériaux durables et convenables, absolument permanentes de leur nature, et sur tout point essentiel, égales au meilleur genre d'ouvrages semblables employés dans de pareilles entreprises de chemins de fer en Canada.

11. Les rails devront être en acier, du poids de 56 livres par verge linéaire, de coupe approuvée, et munis des éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La plate-forme devra être bien ballastée avec du gravier ou autre matière convenable.

13. Des évitements suffisants seront établis par la compagnie selon qu'il pourra être nécessaire pour faire face aux besoins du trafic.

14. La compagnie fournira un matériel roulant suffisant pour le besoin du commerce de la ligne, avec stations et facilités de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

J. G. SCOTT, secrétaire.

Québec, 30 avril 1883.

La présente convention conclue ce quatrième jour de septembre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois, entre la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, d'une part, et Sa Majesté la reine Victoria, a ce représentée par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux,

Fait foi:—

Considérant que dans et par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-cinquième année du règne de Sa Majesté, étant le chapitre quatorze, et intitulé "Acte autorisant le paiement de subventions pour la construction de certaines lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété qu'"il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder, pour la construction d'un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout $384,000; la dite subvention devant être accordée à telle compagnie qui sera approuvée par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil;*** cette subvention devant être payable par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, et telle proportion devant être établie par le rapport du dit ministre des chemins de fer et canaux; pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire;"

Et considérant que la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a été régulièrement approuvée par le gouverneur en conseil, et qu'elle a établi, à sa satisfaction, qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable à être fixé par arrêté du conseil;

Et considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé les plans et devis ci-annexés marqués "A"; et considérant que par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-sixième année du règne de Sa Majesté, et intitulé "Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction des lignes de chemins de fer y mentionnés," il est entre autres choses décrété qu' "il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; ni n'excédant en totalité, $80,000, en sus de la

subvention accordée par l'acte 45 Vict., chap. 14 (ci-dessus mentionné) ; le dit chemin de fer devant être commencé sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain, et terminé dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité des plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et la dite subvention devant être payable à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise—valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée comme susdit, des droits de circulation ou des conventions de tarif et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire" ;

A ces causes, la présente convention fait foi que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de ce qui suit, savoir :—

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et achever, et fera, bâtira, construira et achèvera bien, fidèlement et exactement, depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean, une ligne de chemin de fer dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs sont indiqués sur la carte ci-annexée marquée " B," de même que tous ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et achèvera les dits chemins de fer, ponts, ponceaux, travaux et tous ouvrages du génie—soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau—à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire, et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie et qui seront autorisés par le gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et les alignements devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays, conformément au dit devis ci-annexé marqué " A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des coupes, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de dix milles, ces coupes, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements soient faits la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qu'il en restera à faire.

5. Que la dite compagnie devra commencer les travaux qu'embrasse la présente convention dans les trois mois à compter de sa date, et les compléter comme suit, savoir :—à partir de quelque point de sa ligne existante jusqu'à un point près de l'extrémité de l'île du lac Edouard, vers le 31e jour de décembre A. D. 1885 ; et de là jusqu'à un point près du lac Saint-Jean, vers le 25e jour de mai A. D. 1887, avec l'entente que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et fidèlement, ainsi que le matériel roulant qu'ils nécessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les travaux et ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué " A," et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif uniforme de péages par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et que la dite ligne de chemin de fer, avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens meubles et immeubles, de toute espèce, devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

10. Et il est par les présentes spécialement entendu et compris que la dette due au département des douanes de Sa Majesté par la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, sera payée à Sa dite Majesté à même le montant de la subvention ci-mentionnée.

En foi de quoi la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a fait apposer son sceau de corporation aux présentes et les a fait signer par son président; et le ministre par intérim des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et fait apposer le sceau du département des chemins de fer et canaux, et les a fait contresigner par le secrétaire du dit département.

Signé par le président de la dite compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de J. G. Scott, secrétaire.	T. LEDROIT, Président.
Signé et scellé par le ministre intérimaire et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, en présence de H. A. Fissiault.	J. H. POPE, Min. par int. des chem. de fer et canaux.

Ottawa, 8 octobre 1883.

Monsieur,—Conformément à vos instructions du 7 du mois dernier, j'ai inspecté, le 3 courant, la première section de dix milles du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, située au nord de Saint-Raymond, et j'ai l'honneur de rapporter que le tracé de cette section me paraît bien choisi, et que les courbes et les pentes n'excèdent pas les limites spécifiées dans le devis approuvé par l'arrêté du conseil en date du 18 août 1883.

Dressement de la plateforme.

Les remblais ont 15 pieds de largeur à leur niveau, et ont la hauteur voulue, si ce n'est à quelques endroits où l'on est à combler des espaces occupés par des chevalets temporaires. Les tranchées sont de bonne largeur; elles ont généralement 24 pieds, ce qui donne un ample espace pour l'écoulement des eaux et la neige.

Ponceaux.

Il y a, sous de gros remblais, un ponceau en maçonnerie faite au ciment, ainsi qu'un tuyau de 13 pieds en fer, couché dans du béton et aboutissant à une maçonnerie à chaque bout. Les autres ponceaux, sous de légers remblais, sont en bois d'équarrissage et seront par la suite réparés au moyen de maçonnerie.

Ponts.

Le pont de la rivière Sainte-Anne, près de Saint-Raymond, consiste en une seule arche de 225 pieds, avec superstructure en acier et en fer construite par la Compagnie de Ponts de Toronto, conformément aux plans et devis approuvés par M. Light, ingénieur du gouvernement de Québec, et destinée aux plus lourdes machines à condensation. Les culées sont en maçonnerie de granit faite au ciment de Portland, et sont très bien et solidement construites.

Les autres sont des petits ponts sur chevalets : (1) A 6½ milles de Saint-Raymond, sur la rivière Rondeau—deux arches de 18 pieds sur pilotis, qui seront remplacés par des longerons de 25 pieds, en acier, reposant sur des culées en maçonnerie ; (2) A 8½ milles, sur la rivière Jacob—chevalets en bois comme n° 1, mais sur semelles ; (3) A 9½ milles, sur la rivière aux Ours—chevalets en bois comme n° 1.

Ces constructions sont amplement fortes et bien faites.

Superstructure ou voie permanente.

Sur tous le parcours de cette section de dix milles, la voie est munie de rails d'acier de 56 livres, fabriqués par l'aciérie Rhymney, sous la surveillance de C. P. Stanberg, et dont les points sont reliés au moyen d'éclisses à rebords. Les traverses sont de bonne qualité, principalement d'épinette rouge, et posées à deux pieds d'axe en axe.

On est à faire le ballastage, et l'on espère que dans environ un mois de cette date, il y aura une couche d'achevée sur toute la section.

Clôtures.

Cette section est clôturée avec du fil métallique fixé à des pieux de cèdre.

Les travaux, en tant que terminés, sont parfaitement conformes au type voulu par la convention conclue entre le gouvernement et la compagnie.

L'intention de la compagnie est de finir cette section de la même manière que sa ligne de Québec à Saint-Raymond—distance de 35 milles—qui est aujourd'hui en très bonne condition, vu qu'elle est bien ballastée et que la voie y a un excellent alignement.

M. Scott, le secrétaire et gérant, m'informe que le matériel roulant consiste en —4 locomotives, 4 voitures à voyageurs, 1 wagon-poste et à bagage, 1 fourgon, 3 wagons fermés, 1 wagon à bétail, 55 plates-formes et 1 chasse-neige.

Pour ce qui est du coût relatif de cette section comparativement à l'ensemble de l'entreprise, je ne dirai pas positivement ce que j'en pense, vu que les plans du tracé définitif, les coupes, et les mémoires des quantités, n'ont pas encore été reçus. Toutefois, en envoyant, le 4 mai dernier, le plan et le profil de l'étude préliminaire depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean faite en l'année 1880, la compagnie transmit aussi un certificat de M. Cadman, son ingénieur en chef, établissant que la section de dix milles au nord de Saint-Raymond peut être prise comme une juste moyenne de la ligne entière depuis Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean. Je n'ai aucune raison d'en douter, vu que le pont de la rivière Saint-Jean, compris dans cette section, est une construction très considérable et dispendieuse, coûtant, me dit-on, environ $35,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean,
Québec, 22 octobre 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer aujourd'hui, par l'express, copie du plan et profil du tracé définitif de trente milles de ce chemin de fer au delà de Saint-Raymond.

Vous plairait-il les faire approuver par Son Excellence le gouverneur en conseil, ainsi que prescrit par l'article 4 de la convention conclue entre le gouvernement et la compagnie ?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. G. SCOTT, secrétaire.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 5 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai examiné le plan et le profil du tracé de la partie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, s'étendant depuis le village de Saint-Raymond vers le nord, sur une distance de 30 milles—lesquels plan et profil ont été transmis par la compagnie, le 22 du mois dernier, pour être approuvés par le gouverneur en conseil —et j'ai maintenant l'honneur de faire rapport à ce sujet.

Pentes.—La pente maximum autorisée par le devis est en général de 106 pieds par mille, et de 118 au 12e mille à partir de Saint-Raymond ; à un point près du lac Saint-Jean, les pentes indiquées sur le profil soumis sont en conformité de ce que ci-dessus, si ce n'est que l'inclinaison plus rapide permise au 12e mille est transférée au 6½ mille.

Courbes.—L'alignement est en conformité des exigences du devis, à l'exception de quatre courbes de 574 pieds de rayon = 10°, qui se rencontrent aux 17½e, 19e, 20¼e et 20½e milles à partir de Saint-Raymond, et qui ont une longueur collective de 1,898 pieds, tandis que le rayon minimum autorisé par le devis est de 717 pieds = 8°, exception faite de deux petites courbes de 600 pieds de rayon au 16e mille. M. Cadman, ingénieur en chef de la compagnie, dit qu'en faisant le tracé définitif de cette portion du chemin, il a jugé nécessaire, pour éviter des tranchées très considérables dans la roche, d'adopter, à ces endroits, des courbes de 574 pieds de rayon. Vu que ce tracé a été fait en 1881, deux ans avant la date de la convention—4 septembre 1883—conclue entre la compagnie et le gouvernement, et dans laquelle le rayon minimum de courbe a été clairement déterminé, je suggérerais qu'un effort fût fait pour mettre ces courbes en conformité du devis, et que la compagnie soumît les sections transversales des lieux à ces endroits, afin qu'on puisse en venir à la décision qu'il faut quant à la possibilité de faire accorder le rayon de ces courbes avec les prescriptions de la convention.

Les premiers dix milles au nord de Saint-Raymond étant conformes au devis sous le rapport des pentes et des courbes, j'ai l'honneur de recommander que le plan et le profil du tracé de la section n° 1—c'est-à-dire des premiers dix milles—soient approuvés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

Mémoire. OTTAWA, 12 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter:

Que le 4 septembre dernier la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a conclu, sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 18 août 1883, une convention ayant pour but le paiement, à la dite compagnie, d'une subvention pour aider à la construction de son chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, ainsi qu'autorisé par les actes 46 Vict., chap. 25, et 45 Vict., chap. 14.

Que la compagnie a soumis à l'approbation du gouverneur en conseil des plans et des profils de son chemin, au sujet desquels l'ingénieur-inspecteur a rapporté, le 5 courant, que bien qu'en certains endroits indiqués les courbes soient d'un rayon moindre que le rayon minimum autorisé par le devis, et devraient être mises en conformité de ce devis, la ligne, pour les premiers dix milles au nord de Saint-Raymond, est conforme aux prescriptions du devis tant sous le rapport des pentes que sous celui des courbes, et qu'en conséquence l'ingénieur en chef a suggéré que le plan et le profil du tracé, sur cette distance—savoir, la section n° 1—fussent approuvés.

Le soussigné recommande que les dits plan et profil soumis par la compagnie le 22 du mois dernier, soient approuvés pour ce qui est de la première section de dix milles.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE,
Ministre par intérim des ch. de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 13e jour de novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 12 novembre 1883, représentant:—

Que le 4 septembre dernier la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean a conclu, sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 18 août 1883, une convention ayant pour but le paiement à la dite compagnie, d'une subvention pour aider à la construction de son chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, ainsi qu'autorisé par les actes 46 Vict., chap. 25, et 45 Vict., chap. 14;

Que la compagnie a soumis à l'approbation du gouverneur en conseil des plans et des profils de son chemin, au sujet desquels l'ingénieur-inspecteur a rapporté, le 5 courant, que bien qu'à certains points indiqués les courbes soient d'un rayon moindre que le rayon minimum autorisé par le devis, et devraient être mises en conformité de ce devis, la ligne pour les premiers dix milles au nord de Saint-Raymond est conforme aux prescriptions du devis tant sous le rapport des pentes que sous celui des courbes, et qu'en conséquence l'ingénieur en chef a suggéré que le plan et le profil du tracé sur cette distance—savoir, la section n° 1—fussent approuvés;

Et le ministre recommandant que les dits plan et profil soumis par la compagnie le 22 du mois dernier soient approuvés pour ce qui est de la première section de dix milles;

Le comité les soumet en conséquence à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, G. C. P.

Mémoire, OTTAWA, 12 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter:

Que par une convention conclue entre la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, datée le 4 septembre dernier, et autorisé par arrêté du conseil en date du 18 août précédent, il a été pourvu au paiement d'une subvention de $3,200 pour la construction de sa ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, ainsi qu'autorisé par les actes 46 Vict., chap. 25, et 45 Vict. chap. 14.

Qu'en vertu d'un article de la dite convention, paiement doit être fait par versements lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la partie ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise entière, telle valeur devant être établie par un rapport du ministre des chemins de fer et canaux.

Qu'à la demande de la compagnie, inspection a été faite des premiers dix milles de la dite ligne subventionnée, par l'officier de ce département qu'il appartient et dont le rapport, daté le 8 du mois dernier, fait voir que les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante et correspondent parfaitement au type prescrit par la convention conclue entre la compagnie et le gouvernement.

Qu'à la dite date, l'ingénieur-inspecteur ne possédait pas les renseignements nécessaires pour estimer la valeur proportionnelle de cette section; mais que la compagnie a fourni ces renseignements le 5 courant, et que, le 10 aussi courant, l'ingénieur a rapporté que les données fournies quant aux quantités de cette section de même que pour celles de toute la ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, sont suffisantes pour lui permettre de considérer les travaux de la première section de dix milles comme étant une juste moyenne de toute l'entreprise; et que, sur ce, l'ingénieur en chef a suggéré que la subvention de $3,200 par mille fût payée pour cette section.

En conséquence, le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée de payer la subvention de $3.200 par mille, pour cette distance de dix milles, soit un total de $3,200.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, Ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par son Excellence le gouverneur général en conseil, le 15 novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 12 novembre 1883, exposant:—

Que par une convention conclue avec la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, daté le 4 septembre dernier, et autorisée par arrêté du conseil en date du 18 août précédent, il a été pourvu au paiement d'une subvention de $3,200 par mille pour la construction de sa ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Germain, ainsi qu'autorisé par les actes 46 vict., chap. 25, et 45 vict., chap. 14;

Qu'en vertu d'un article de la dite convention, paiement doit être fait par versements lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la partie ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise entière, telle valeur devant être établie par un rapport du ministre des chemins de fer et canaux;

Qu'à la demande de la compagnie, inspection a été faite des premiers dix milles de la dite ligne ainsi subventionnée par l'officier de ce département qu'il appartient, et dont le rapport, daté le huit du mois dernier, fait voir que les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante et correspondent parfaitement au type prescrit par la convention conclue entre la compagnie et le gouvernement;

Qu'à la dite date, l'ingénieur-inspecteur ne possédait pas les renseignements nécessaires pour estimer la valeur proportionnelle de cette section; mais que la compagnie a fourni ces renseignements le 5 courant, et que, le 10 aussi courant, l'ingénieur a rapporté que les données fournies quant aux quantités de cette section ainsi que pour celles de toute la ligne entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, sont suffisantes pour lui permettre de considérer les travaux de la première section de dix milles comme étant une juste moyenne de toute l'entreprise; et que, sur ce, l'ingénieur en chef a suggéré que la subvention de $3,200 par mille fût payée pour cette section;

Et qu'en conséquence le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer la subvention de $3,200 par mille, pour cette distance de dix milles, soit un total de $32,000;

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

Au très honorable sir John A. Macdonald C.C.B., premier ministre du Canada.

La pétition des soussignés, habitants de la division électorale de Lennox, votre comté, expose respectueusement:—

Que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a acheté le droit de passage et dressé la plateforme de son chemin de fer depuis la ville de Napanee jusqu'au village de Tamworth, et qu'elle désire prolonger ce chemin afin de le mettre en correspondance avec les chemins de fer Ontario et Québec, Toronto et Ottawa, et Canadien du Pacifique.

Les municipalités de Napanee, Newburg, Camden et Sheffield ont voté des bonis jusqu'à concurrence de $37,500, pour aider la compagnie à construire le dit chemin.

Le chemin traverse une bonne région agricole et manufacturière jusqu'à Tamworth, et court ensuite vers le nord à travers une contrée riche en dépôts miniers. Le long de toute la ligne du dit chemin de fer abondent des pouvoirs d'eau d'une importance exceptionnelle, qui n'ont pas encore été utilisés faute de communications par chemin de fer pour en faciliter l'accès.

La dite compagnie n'a pas encore reçu d'aide d'aucun gouvernement et ne peut continuer ses travaux à moins qu'on ne lui en donne. Sans cette aide, le comté perdra une forte somme, et la région que traverse et doit traverser le dit chemin de fer languira, tandis que d'autres parties du pays qui ont ces facilités doivent progresser et progresseront.

Vos pétitionnaires croient que le dit chemin est beaucoup nécessaire au développement du pays, et qu'il contribuera à enrichir l'Etat. C'est pourquoi ils vous demandent humblement de faire porter au budget supplémentaire, pendant la présente session, une somme suffisante pour permettre à la compagnie de terminer le dit chemin à partir de Napanee afin de le relier au chemin de fer d'Ontario et Québec.

Et ils ne cesseront de prier.

ARIAL P. WOOD, préfet,
CHARLES JAMES, maire de Napanee,
et trente-neuf autres.

NAPANEE, 4 mai 1883.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 28 mai 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, daté le 11 mai 1883, exposant :—

Que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a demandé de l'aide au gouvernement fédéral en vue de la construction de sa ligne devant s'étendre depuis Napanee, sur la rivière Tamworth, baie de Quinté, Ontario, jusqu'à la pointe Alexandre, sur la rivière des Outaouais :

Que d'après l'examen fait et les rapports soumis par M. Walter Shanly, I. C., et un officier du département des chemins de fer et canaux, il semble que le tracé de la ligne a été bien choisi et traverse une contrée riche en ressources agricoles ainsi qu'en mines (spécialement de fer), et offrant en abondance des pouvoirs d'eau qui la rendent propre aux manufactures dont il existe déjà un nombre considérable ; que dans sa course vers le nord, cette ligne se croise avec les chemins de fer d'Ontario et Québec et d'Ottawa et Toronto ; qu'elle est aussi en correspondance avec le Grand-Tronc à son point de départ et le sera plus tard avec le Pacifique canadien et la province de Québec, ce qui met ces lignes en communication directe avec la navigation du lac Ontario et fait que le chemin en question occupe une position qui lui donne droit à la considération du gouvernement fédéral ;

Que d'après les rapports cités il paraît que la distance totale entre Napanee et les points de jonction avec le chemin d'Ontario et Québec et celui de Toronto et Ottawa, qui fait l'objet immédiat de l'entreprise de la compagnie, est de 50 milles, et que le dressement de la plate-forme a été fait sur 28 milles de cette distance ;

Que le ministre, considérant qu'en raison de ses correspondances et objets actuels cette ligne est une entreprise qui mérite de l'aide de la part du gouvernement fédéral, recommande que le parlement soit prié, pendant la présente session, d'accorder à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille pour une distance n'excédant pas 28 milles, soit la somme de $89,600 ;

Le comité est d'accord sur la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, JOHN J. McGEE, G. C. P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC,

NAPANEE, Ont, 31 mai 1883.

CHER MONSIEUR.—Nous désirons poursuivre notre entreprise immédiatement. Voudriez-vous nous informer de la nature des plans, des devis, et travaux à faire, afin que nous puissions obtenir de votre gouvernement la subvention votée en faveur de notre chemin de fer pendant la dernière session ?

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. S. WILLIAMS, sec. de la Cie du ch. de fer de N., T. et Q.

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

A.- PLANS ET DEVIS DU CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

1. Le chemin de fer devra être une ligne à voie simple de 4 pieds 8½ pouces de largeur, pourvue des évitements nécessaires.

2. Les alignements, pentes et courbes devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays, la pente maximum ne devant pas excéder 92 pieds par mille, et la courbe minimum ne devant pas avoir moins de 955 pieds de rayon.

3. Dans tous les endroits boisés, le sol devra être défriché sur une largeur de pas moins de 50 pieds de chaque côté de l'axe du chemin ; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être complètement brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur les terrains voisins.

4. Toutes les souches devront être arrachées dans les limites des tranchées de moins de 3 pieds de profondeur, ou les remblais ayant moins de 2 pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches devront être rasées dans les endroits où les remblais auront moins de 4 pieds et plus de 2 pieds de hauteur.

6. Lorsqu'il traversera des établissements, le chemin de fer devra être solidement clôturé suivant la loi.

7. Il devra y avoir des passages à niveau, avec garde-bestiaux et enseignes, partout où il en faudra.

8. La largeur des tranchées, au niveau des remblais, sera de 20 pieds, et celle des remblais de 16.

9. Il devra être pourvu à l'écoulement efficace des eaux au moyen de fossés ou de conduits souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimensions et force amplement suffisantes pour les fins projetées ; les ponts et ponceaux seront en pierre, en fer, ou en bois, faits de matériaux durables et convenables, et égaleront, sur tout point essentiel, le meilleur genre d'ouvrages semblables employés dans de pareilles entreprises de chemins de fer en Canada.

11. Les rails devront être en acier, du poids de 56 livres par verge linéaire, de coupe approuvée, et munis des éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La plate-forme du chemin devra être bien ballastée avec du gravier ou autre matière convenable.

13. Des évitements suffisants seront établis par la compagnie selon qu'il pourra être nécessaire pour faire face aux besoins du trafic.

14. La compagnie devra fournir un matériel roulant suffisant pour les besoins du commerce de la ligne, avec stations et facilités de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

DESERONTO, ONT., 13 décembre 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que nous poursuivons la construction du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, et que nous désirons conclure une convention en conformité de l'acte de la dernière session du parlement. Nous annexons, relativement à cette construction, les états préparatoires voulus pour que nous puissions toucher la subvention.

Je suis, cher monsieur, votre respectueux serviteur,

E. W. RATHBURN, dir. gér. du ch. de fer de N., T. et Q.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 18 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter :

Que par l'acte 46 Vict., chap. 25, autorisation a été donnée de payer à la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, pour une distance de 28 milles, en vue de la construction de la partie de sa ligne située entre Napanee et Tamworth; le dit acte prescrivant que le délai pour terminer le chemin serait fixé par arrêté du conseil, et les travaux faits

conformément aux plans et devis à être approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention à être conclue entre le gouvernement et la compagnie.

Le ministre recommande que les plans et devis du dit chemin, annexés au projet d'une convention à être conclue avec la compagnie, et présentement soumis, soient approuvés; de plus, que le délai pour l'achèvement de la portion subventionnée du chemin de la compagnie, soit fixé au 31 décembre 1884, et que le dit ministre soit autorisé, de la part du gouvernement, à conclure avec la compagnie une convention conforme aux dits projets et devis, en vue de l'exécution des travaux et de leur achèvement vers la date mentionnée, ainsi que pour le paiement de la subvention autorisée par l'acte en question, en la manière qui y est prescrite.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, min. des ch. de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 21 décembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, daté le 18 décembre 1883, et exposant:—

Que par l'acte 46 Vict., chap. 25, autorisation a été donnée de payer à la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, pour une distance de 28 milles, en vue de la construction de la partie de sa ligne située entre Napanee et Tamworth; le dit acte prescrivant que le délai pour terminer le chemin serait fixé par arrêté du conseil, et les travaux faits conformément aux plans et devis à être approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention à être conclue entre le gouvernement et la compagnie;

Et le ministre recommandant que les plans et devis du dit chemin, annexés au projet d'une convention à être conclue avec la compagnie et présentement soumis, soient approuvés; de plus, que le délai pour l'achèvement de la portion subventionnée du chemin de la compagnie soit fixé au 31 décembre 1883, et que le dit ministre soit autorisé, de la part du gouvernement, à conclure avec la compagnie une convention conforme aux dits projet et devis, en vue de l'exécution des travaux et de leur achèvement vers la date mentionnée, ainsi que pour le paiement de la subvention autorisée par l'acte en question, en la manière qui y est prescrite:—

Le comité est d'accord sur cette recommandation et la soumet à Votre Excellence.

Pour copie conforme,

L'hon. ministre des chemins de fer et canaux, JOHN J. McGEE, G. C. P.

A.—CHEMIN DE FER DE NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

Plans et devis.

1. Le chemin de fer devra être une ligne à voie simple de 4 pieds 8½ pouces de largeur, pouvue des évitements nécessaires.

2. Les alignements, pentes et courbes devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays, la pente minimum ne devant pas excéder 92 pieds par mille, et la courbe minimum ne devant pas avoir moins de 955 pieds de rayon.

3. Dans tous les endroits boisés, le sol devra être défriché sur une largeur de pas moins de 50 pieds de chaque côté de l'axe du chemin; tous les troncs d'arbres et les broussailles devront être complètement brûlés, et il n'en devra pas être jeté sur les terrains voisins.

4. Toutes les souches devront être arrachées dans les limites des tranchées de moins de 3 pieds de profondeur, ou les remblais ayant moins de deux pieds d'épaisseur.

5. Toutes les souches devront être rasées dans les endroits où les remblais auront moins de 4 pieds et plus de 2 pieds de hauteur.

6. Lorsqu'il traversera des établissements, le chemin de fer devra être solidement clôturé suivant la loi.

7. Il devra y avoir des passages à niveau, avec garde-bestiaux et enseignes partout où il en faudra.

8. La largeur des tranchées, au niveau des remblais, sera de 20 pieds, et celle des remblais, de 16.

9. Il devra être pourvu à l'écoulement efficace des eaux au moyen de fossés ou de conduits souterrains.

10. Tous les ponts, ponceaux et autres constructions devront être de dimensions et force amplement suffisantes pour les fins projetées ; les ponts et les ponceaux seront en pierre, en fer, ou en bois, faits de matériaux durables et convenables, et égaleront, sur tout point essentiel, le meilleur genre d'ouvrages semblables employés dans de pareilles entreprises de chemins de fer en Canada.

11. Les rails devront être en acier, du poids de 50 lbs par verge linéaire, de coupe approuvée, et munis des éclisses ou manchons du meilleur modèle.

12. La plateforme du chemin devra être bien ballastée avec du gravier ou autre matière convenable.

13. Des évitements suffisants seront établis par la compagnie selon qu'il pourra être nécessaire pour faire face aux besoins du trafic.

14. La compagnie devra fournir un matériel roulant suffisant pour les besoins du commerce de la ligne, avec stations et facilités de terminus, y compris des remises à locomotives, plaques tournantes, ateliers, machines, etc.

La présente convention conclue ce trente et unième jour de décembre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois, entre la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, d'une part, et Sa Majesté la reine Victoria, à ce représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, d'autre part :

Fait foi :

Considérant que dans et par un acte adopté pendant la session du parlement du Canada, tenue dans la quarante-sixième année du règne de Sa Majesté, et intitulé "Acte à l'effet d'autoriser le paiement de subventions pour la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées," il est entre autres choses décrété qu'"il sera loisible au gouverneur en conseil d'accorder à la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, depuis Napanee jusqu'à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ni n'excédant, en totalité, $89,600,—la dite subvention devant être accordée à la compagnie ci-dénommée, et la dite ligne de chemin de fer commencée sous deux ans à compter du premier jour de juillet dernier (1883), et terminée dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte (25 mai 1883), qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité des plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, telle subvention devant être payable par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi terminée comparativement à l'ensemble de l'entreprise—valeur qui sera établie par un rapport du ministre des chemins de fer et canaux ; pourvu toujours que l'octroi de cette subvention soit subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la ligne ainsi subventionnée des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Et considérant que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a établi, à la satisfaction du gouverneur en conseil, qu'elle est en mesure de terminer le dit chemin de fer dans un délai raisonnable à être fixé par arrêté du conseil et qui l'a été comme suit, savoir :—pour les 28 milles du dit chemin s'étendant depuis Napanee jusqu'à Tamworth, le ou avant le 31e jour de décembre A.D. 1884 ;

s

et considérant que le gouverneur en conseil a dûment approuvé les plans et devi ci-annexés marqués "A";

A ces causes, la présente convention fait foi que moyennant la dite subvention à être payée en la manière susdite, la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec convient avec Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, de ce qui suit, savoir :—

1. Que la compagnie devra faire, bâtir, construire et terminer, et fera, bâtira, construira et terminera bien fidèlement et exactement, depuis Napanee, sur la rivière Napanee, baie de Quinté, jusqu'au village de Tamworth, dans la province d'Ontario, une ligne de chemin de fer dont les points ainsi que la route et le tracé approximatifs sont indiqués sur la carte ci-annexée marquée "B", de même que tous les ponts, ponceaux et ouvrages s'y rattachant, et bâtira, construira et terminera les dits chemin de fer, ponts, ponceaux, travaux, et tous ouvrages du génie—soit sur la ligne, soit pour dresser des plans ou faire d'autres ouvrages de bureau—à l'entière satisfaction du gouverneur en conseil.

2. Que la compagnie devra tracer et construire et tracera et construira la dite ligne de chemin de fer en suivant une direction aussi droite que possible, entre Napanee et Tamworth, ne se permettant que les déviations qui pourront paraître absolument indispensables pour éviter de graves obstacles aux travaux du génie, et qui seront autorisées par le gouverneur en conseil.

3. Que les pentes et les alignements devront être les plus favorables que pourra permettre la configuration du pays, conformément au dit devis ci-annexé marqué "A."

4. Que la compagnie devra fournir et fournira des coupes, plans et mémoires de quantités de toute la ligne de chemin de fer, par sections de dix milles, et qu'avant que les travaux soient commencés sur aucune section de 10 milles, ces coupes, plans et mémoires de quantités devront être approuvés par le gouverneur en conseil, et qu'avant qu'aucuns paiements soient faits, la compagnie fournira tels autres états qui pourront être nécessaires pour établir, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, la valeur des travaux exécutés relativement à ce qui en restera à faire.

5. Que la dite compagnie, ayant commencé les travaux qu'embrasse la présente convention, devra terminer la portion du dit chemin depuis Napanee jusqu'à Tamworth, le ou avant le 31e jour de décembre 1884. Il est entendu que le délai ainsi fixé est important et de l'essence de la présente convention, et que si les travaux susdits ne sont pas terminés à ou avant la dite date, la compagnie sera déchue de tout droit, réclamation ou demande à l'égard d'aucune ou toute partie de la subvention demeurée impayée, comme aussi à l'égard de tous deniers quelconques, qui, à l'époque du défaut d'achèvement ainsi que susdit, pourront être dus à la compagnie.

6. Qu'à et après l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, la compagnie les tiendra et conservera réellement et finalement, ainsi que le matériel qu'ils necessiteront, dans un bon et suffisant état de fonctionnement et exploitation, et qu'elle les exploitera fidèlement et sans interruption.

7. Que la compagnie bâtira, construira et terminera la dite ligne de chemin de fer et les ouvrages s'y rattachant, en conformité, sous tous rapports, du devis ci-annexé marqué "A", et sur un tracé à être approuvé par le gouverneur en conseil.

8. Que l'octroi de la dite subvention sera subordonné à telles conditions—ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec la dite ligne des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille—que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

9. Et que la dite ligne du chemin de fer avec les ouvrages s'y rattachant, ainsi que toutes les immunités, droits, privilèges, biens meubles et immeubles, de toute espèce, devront, lors de l'achèvement de la dite ligne de chemin de fer et des travaux s'y rattachant, être la propriété de la compagnie.

En foi de quoi, la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a fait apposer son sceau de corporation aux présentes et les a fait signer par son

président, et le ministre des chemins de fer et canaux y a apposé sa signature et les a fait sceller et contresigner par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

Signé par le président de la dite compagnie, dont le sceau de corporation a été apposé en présence de R. C. CARTER.	ALEX. RUSSELL, Prés. de la Cie du ch. de de fer de N. T. et Q.
Signé et scellé par le ministre et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, en présence de H. A. FISSIAULT.	CHARLES TUPPER, Ministre des chemins de fer et canaux. A. P. BRADLEY, secrétaire.

OTTAWA, 27 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai examiné le plan et le profil du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, s'étendant depuis le Grand-Tronc de chemin de fer, dans le township de Napanee, jusqu'au village de Tamworth—distance de 28 milles—et j'ai constaté que les dits plan et profil sont conforme aux exigences des devis approuvés par un arrêté du conseil en date du 21 décembre 1883. La plus forte courbe a 935 pieds de rayon = 6°, et la pente la plus rapide est de 92 pieds par mille.

J'ai en conséquence l'honneur de recommander qu'ils soient approuvés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

OTTAWA, 31 décembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai inspecté, le 22 courant, la portion du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec qui constitue la première section de dix milles au nord de la ville de Napanee, et j'ai l'honneur de rapporter que cette première section de dix milles de chemin de fer a été achevée conformément au devis approuvé par le gouverneur en conseil le 21 décembre 1883, et faisant partie de la convention conclue entre la compagnie et le gouvernement le 31 décembre 1883.

L'ouvrage sur la section ci-dessus peut être pris comme une juste moyenne de l'entreprise entière entre Napanee et Tamworth.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef des chemins de fer de l'État.

Mémoire.

OTTAWA, 31 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le 27 courant, la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, subventionnée en vertu de l'acte 46 Vict., chap. 25, et avec laquelle une convention a été régulièrement conclue sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 21 courant, a demandé qu'un plan et un profil de la portion subventionnée de sa ligne s'étendant depuis le Grand-Tronc de chemin de fer, dans la ville de Napanee, jusqu'au village de Tamworth—distance de 28 milles—fussent approuvés;

Que les dits plan et profil ont été examinés et trouvés conformes aux exigences du devis annexé à la convention conclue avec la compagnie.

Sur l'avis de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'État, le soussigné recommande que les dits plan et profil soient approuvés.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 1er janvier 1884.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, daté du 31 décembre 1883 et exposant :—

Que le 27 courant, la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, subventionnée en vertu de l'acte 46 Vict., chap. 25, et avec laquelle une convention a été régulièrement conclue sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 21 courant, a demandé qu'un plan et un profil de la portion subventionnée de sa ligne s'étendant depuis le Grand-Tronc de chemin de fer, dans la ville de Napanee jusqu'au village de Tamworth—distance de 28 milles—fussent approuvés ;

Que les dits plan et profil ont été examinés et trouvés conformes aux exigences du devis annexé à la convention conclue avec la compagnie ;

Et que, sur l'avis de l'ingénieur en chef, le ministre recommande que les dits plan et profil soient approuvés ;

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

L'hon. ministre des chemins de fer et canaux. JOHN J. McGEE, G.C.C.

Mémoire. OTTAWA, 31 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Qu'inspection a été faite d'une portion de la ligne subventionnée de la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, savoir, des premiers dix milles au nord de la ville de Napanee.

Que cette inspection fait voir que la dite section a été terminée conformément aux exigences du devis approuvé par un arrêté du conseil en date du 21 courant, et annexé à la convention conclue avec la compagnie le 31 aussi courant, et que les travaux de la dite section peuvent être pris comme une juste moyenne de l'entreprise entière entre Napanee et Tamworth.

Sur l'avis de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie le subside voulu par l'acte 46 Vict., chap. 25, savoir, $3,200 par mille pour les dix milles actuellement terminés, soit un total de $32,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 1er janvier 1884.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, daté le 31 décembre et exposant :—

Qu'inspection a été faite d'une portion de la ligne subventionnée de la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, savoir, des premiers dix milles au nord de la ville de Napanee ;

Que cette inspection fait voir que la dite section a été terminée conformément aux exigences du devis approuvé par un arrêté du conseil en date du 21 courant, et annexé à la convention conclue avec la compagnie le 31 aussi courant, et que les travaux de la dite section peuvent être pris comme une juste moyenne de l'entreprise entière entre Napanee et Tamworth ;

Et que, sur l'avis de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie la subvention voulue par l'acte 46 Vict., chap. 25, savoir, $3,200 par mille pour les dix milles maintenant terminés, soit un total de $32,000.

Le comité suggère que l'autorisation demandée soit accordée.

Pour copie conforme,

L'hon. ministre des chemins de fer et canaux. JOHN J. McGEE, G. C. P.

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES PAIEMENTS FAITS AUX CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR L'ÉTAT.

Compagnie du chemin de fer Intercolonial (par E. T. Brooks.)

11 août 1883. Subvention pour 29 milles, à $3,200—46 Vict., chap. 25	$92,800 00	
31 décembre 1883. Subvention pour 16 milles, à $3,200—46 Vict., chap. 25	51,200 00	
		$144,000 00

Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

16 novembre 1883. Subvention pour 10 milles, à $3,200—46 Vict., chap. 25	$32,000 00

Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec (par F. S. Rathburn.)

2 janvier 1884. Subvention pour 10 milles, à $3,200—46 Vict., chap. 25	$32,000 00

J. BAINE, comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
12 février 1884.

RÉPONSE

(21c)

A une adresse de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1883, demandant un état indiquant :—

1. Les noms de toutes les compagnies de chemins de fer qui ont demandé au gouvernement ou au Parlement du Canada, des subventions ou concessions, en argent, terres ou autres valeurs, depuis 1867 jusqu'à cette date.

2. Les noms de toutes les compagnies de chemins de fer auxquelles il a été accordé et payé des subventions ou des concessions en argent, en terres ou autres valeurs, par le gouvernement fédéral, depuis 1867 jusqu'à cette date.

3. Les sommes payées à chacune des dites compagnies de chemins de fer depuis 1867 jusqu'à cette date.

4. La longueur des dits chemins de fer.

5. Le nom de la province ou des provinces traversées par ces chemins de fer.

6. Le montant primitif de l'hypothèque possédée par la Puissance du Canada sur les propriétés de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada (Northern Canada).

7. Copie de l'arrêté du conseil opérant la radiation de cette hypothèque en faveur de la dite compagnie, la date de la dite radiation, et le montant des intérêts accrus sur cette créance à la date de la radiation.

8. Les sommes payées par le gouvernement du Canada, depuis 1867 jusqu'à cette date, pour prolonger le chemin de fer Intercolonial dans la cité d'Halifax.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secretaire d'Etat

SECRÉTARIAT D'ETAT,
8 mars 1884.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.)

RÉPONSE

(21*d*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 1er février 1884 ; demandant copie de toutes correspondance, dépêches et arrêtés du Conseil, non encore produits, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba, l'extension de ses limites, le territoire en contestation entre elle et la province d'Ontario, ses terres des écoles, les terres publiques dans les limites de la province, et les questions de chemins de fer affectant la province.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secretaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
13 mars 1884.

Au très honorable sir JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL, marquis de Lorne, chevalier du très ancien et très noble ordre du Chardon, chevalier grand'croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Nous, les très humbles et loyaux sujets de Sa Majesté, membres de l'Assemblée législative de la province du Manitoba, réunis en session, approchons respectueusement Votre Excellence dans le but d'exposer ce qui suit, savoir :—

Considérant que certains colons du territoire nouvellement annexé étaient établis sur des sections numérotées impaires avant l'arpentage exécuté en 1879 et 1880, et que ces colons ont fait des améliorations considérables dans l'espérance d'obtenir ces terres ;

Et considérant que dans l'automne de 1881, le gouvernement fédéral a rendu un arrêté du conseil accordant à tous ceux qui s'étaient établis sur des terres, en 1879, la faculté de se faire inscrire pour une concession gratuite et un droit de préemption ;

Et considérant que les colons de 1880 se sont efforcés d'obtenir le même droit, et que, jusqu'à ce jour, il ne leur a pas été permis de se faire inscrire et qu'ils ne sont encore que tolérés :

Cette Chambre est d'avis que les dits colons devraient être traités libéralement, et qu'on devrait leur permettre de s'inscrire pour une concession gratuite et un droit de préemption.

En conséquence, nous demandons humblement qu'il plaise à Votre Excellence en conseil prendre telles mesures que dans sa connaissance des circonstances ci-dessus exposées, Elle jugera nécessaires et convenables pour atteindre le but que se propose cette législature.

G. McMICKEN, orateur.

WINNIPEG, 29 mai 1882.

OTTAWA, 13 novembre 1883.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, copie d'une lettre qui a été adressée au secrétaire d'Etat par l'honorable secrétaire provincial du Manitoba,

et de vous prier de faire préparer des copies des cartes et documents demandés qui peuvent se trouver dans votre département, et de me les faire envoyer le plus tôt possible

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. POWELL, sous-secrétaire d'Etat.

Le sous-ministre de l'intérieur.

SECRETARIAT D'ETAT DU MANITOBA,
WINNIPEG, 2 novembre 1883.

MONSIEUR,—Vu l'intérêt que le public a porté et continuera probablement de porter à la question des droits du Manitoba dans le territoire en contestation, on croit qu'il est sage de se procurer les renseignements les plus sûrs sur le sujet.

J'ai en conséquence l'honneur de vous prier de vouloir bien faire transmettre à ce gouvernement, pour son usage, des copies de toutes les cartes et de tous les documents se rapportant à la question, et plus particulièrement ceux qui ont trait à la charte de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Nous désirons aussi avoir des copies authentiques des cartes du territoire, indiquant l'ancienne province de la Pennsylvanie, et spécialement le cours des lignes telles qu'établies par la charte.

Vous m'obligerez beaucoup en vous procurant ces documents et me les transmettant sans retard.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

A. M. SUTHERLAND, secrétaire provincial, Manitoba.

L'honorable J. A. CHAPLEAU, secrétaire d'Etat, Ottawa.

SECRÉTARIAT D'ETAT, CANADA.

Nom—lieutenant-gouverneur du Manitoba; adresse — Winnipeg, Manitoba; date—9-15 mai; sujet—vente de terres des écoles dans le Manitoba.

Contenu—Conseil privé, 19 mai 1883. Renvoyé au ministre de l'intérieur.

JOHN J. McGEE.

Action—15 mai, réception accusée, et déféré à l'honorable Conseil privé.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN, secrétaire d'Etat par intérim.

RAPPORT d'un comité du Conseil exécutif, approuvé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur, samedi le 5 mai 1883.

Le commissaire Walsh eut, l'autre jour, avec le ministre des travaux publics, une entrevue au sujet de la vente projetée des terres des écoles, dans la province du Manitoba, et lui demanda son avis relativement aux sections qui, à son point de vue, devraient être offertes en vente, et qui vraisemblablement rapporteraient un prix élevé. En consultant l'acte des terres fédérales, le soussigné trouve une disposition décrétant que toute portion des terres des écoles acquérant de la valeur par le fait qu'un chemin de fer y passe, ou qu'elle est avantageusement située pour servir d'emplacement à une ville, sera vendue, et que le produit de cette vente—moins le montant qui serait réalisé pour des fermes dans le même township—sera affecté par le gouvernement du Canada aux besoins fédéraux. Le soussigné saisit cette occasion de protester fortement contre l'emploi, par le gouvernement fédéral, d'aucuns des deniers réalisés par la vente des terres des écoles. Le revenu de la province étant déjà très insuffisant, ce serait le comble de l'injustice de la part des autorités fédérales que de disposer d'une partie de ce que le parlement destine uniquement aux fins de l'instruction dans cette province.

C'est là une subvention spéciale que la population a regardée comme assurée dans sa plus grande étendue, pour les besoins de l'instruction, qui n'est pas une taxe de peu d'importance pour des colons d'hier.

A moins de pouvoir croire à la réalité de ce que le parlement du Canada les a portés à regarder comme devant leur appartenir—sans préjudice des lois que la législature de la province pourrait adopter—ces colons seraient cruellement désappointés.

Le soussigné recommande au commissaire Walsh les sections suivantes, aux prix respectifs portés en regard de chacune d'elles, savoir :—

*La ½ O. concédée en vertu de l'acte du Manitoba, la ½ E. 18-11-7 en ligne du ¼ N.E. vendu en place du ¼ N.O.12.

Sec.	11,	Tp.	15,	R.	18,	O.—Mise à prix		$25 00
"	29	"	13	"	19	do	do	25 00
"	29	"	10	"	14	do	do	10 00
"	11	"	12	"	7	do	do	20 00
S.½	29	"	14	"	11	do	do	10 00
Sec.	29	"	3	"	8	do	do	10 00
"	11	"	4	"	6	do	do	10 00
"	29	"	10	"	19	do	do	8 00
"	11	"	3	"	8	do	do	5 00
"	29	"	3	"	11	do	do	5 00
"	11	"	4	"	9	do	do	8 00
"	29	"	2	"	12	do	do	5 00
"	20	"	13	"	8	do	do	5 00
"	11	"	1	"	3	do	do	5 00
"	11	"	13	"	5	do	do	5 00
"	11	"	14	"	4	do	do	5 00
"	29	"	10	"	18	do	do	5 00
"	29	"	14	"	16	do	do	5 00
"	29	"	14	"	15	do	do	5 00
"	11	"	2	"	12	do	do	5 00
"	29	"	2	"	11	do	do	5 00
"	11	"	1	"	3	E., do	do	8 00
"	29	"	1	"	2	do	do	5 00
"	29	"	5	"	1	do	do	5 00
"	29	"	6	"	4	do	do	5 00
"	29	"	7	"	1	do	do	2 50
"	29	"	3	"	5	do	do	2 50
"	11	"	2	"	5	O.,	do	5 00
"	11	"	12	"	8	do	do	5 00
"	15	"	5	"	19	do	do	5 00

à vendre le 15 de mai ; il lui a exposé toutes les raisons pour lesquelles la population de cette province s'oppose à ce que le gouvernement fédéral dispose d'aucun des deniers réalisés par la vente des terres des écoles,—ce à quoi le commissaire a répondu qu'il n'avait pas le droit de se mêler de la chose, et que pour effectuer une modification à ce sujet il fallait en référer au ministre de l'intérieur.

Le soussigné désire ajouter que l'année dernière il a attiré l'attention de sir John A. Macdonald sur l'article en question de l'acte ci-dessus, et qu'il a alors reçu, par dépêche télégraphique, l'assurance que cet article serait modifié.

Il expose de plus que les délégués de la province ont compris que le gouvernement fédéral, bien que refusant de laisser au gouvernement de la province l'administration de ces terres, lui remettrait le produit de leur vente, déduction faite des frais d'administration. Toute autre disposition des deniers ainsi réalisés rencontrera une forte opposition de la part de tous ceux qui sont intéressés à la prospérité de la province.

Le tout respectueusement soumis,

J. NORQUAY.

21—3

Le comité suggère :

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, appuyé par l'honorable procureur général, que le rapport du trésorier provincial soit approuvé, et qu'une copie en soit transmise au secrétaire d'Etat, à Ottawa, pour être soumise à Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Respectueusement soumis,

J. NORQUAY, président.

Attesté—
RICE M. HOWARD, greffier du Conseil exécutif.

Mémoire : OTTAWA, 7 novembre 1883.

Vu l'adresse adoptée par la législature de Manitoba, le 20 juin dernier, demandant qu'une concession de terres publiques soit accordée pour aider à maintenir, dans le Manitoba et le Nord-Ouest, des institutions dans lesquelles soit donné un enseignement pratique de la culture, laquelle adresse a été, le 3 juillet, déférée au ministre de l'agriculture et par lui transmise au département de l'intérieur, le soussigné a l'honneur de rapporter que le paragraphe C de l'article 81 de l'acte des terres fédérales, 1883, pourvoit à la concession des terres pour aider à des écoles d'agriculture.

Le soussigné, croyant que cette disposition est une prescription libérale, recommande que Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Manitoba soit informé que le gouvernement est prêt à accueillir favorablement toute proposition ou toutes propositions à l'effet d'établir une école ou un collège ainsi que le suggère la législature provinciale dans l'adresse, sous l'autorité et en conformité des dispositions du paragraphe C de l'article 81 de l'acte des terres fédérales, ci-dessus mentionné.

Respectueusement soumis,

L'honorable Conseil privé. D. L. MACPHERSON, ministre de l'intérieur.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT, CANADA.

Nom—Assemblée législative du Manitoba; adresse—Winnipeg, Man.; date—20-30 juin; sujet—concessions de terres aux écoles d'agriculture.

JOHN A. MACDONALD.

3 juillet 1883.

Action—30 juin, réception accusée, et déféré à l'honorable Conseil privé.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU, secrétaire d'État.

A Son Excellence le Très honorable sir JOHN DOUGLAS SUTHERLAND CAMPBELL (communément appelé le marquis de Lorne), chevalier du très ancien et très noble ordre du Chardon, chevalier grand'croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, gouverneur général et vice-amiral du Canada, etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Nous, humbles et loyaux sujets de Sa Majesté, membres de l'Assemblée législative du Manitoba réunis en session, avons l'honneur d'approcher de Votre Excellence dans le but d'exposer ce qui suit, savoir :

La province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest sont strictement des régions agricoles.

L'exploitation des fermes, soit sur une grande soit sur une petite échelle, y diffère grandement du système suivi dans les anciennes provinces du Canada.

Il est nécessaire de suivre un système plus conforme à la science, pour que ce vaste grenier de l'univers soit ce que la Providence l'a destiné à devenir.

L'expérience de tous les jours, dans le Manitoba, montre qu'un besoin d'instruction se fait sentir non seulement parmi les colons venus des anciennes provinces,

mais aussi parmi les jeunes gens qui désirent associer leur fortune à la nôtre, et, ne trouvant pas d'institution publique, tombent entre les mains d'hommes sans scrupules qui ne visent qu'à extorquer de l'argent à leurs confiantes victimes, sans que le gouvernement de cette province puisse mettre un terme à ces spéculations iniques.

Nous sommes d'avis qu'il est nécessaire d'établir une institution dans laquelle, d'abord, soit donné un enseignement théorique et pratique de la culture aux jeunes gens qui ont l'intention de se livrer à la culture en général, au jardinage ou à l'arboriculture dans toutes ses branches, et ensuite où l'on fasse, dans le but de résoudre des questions importantes pour les populations agricoles, des expériences dont les résultats pourraient être publiés de temps à autre.

Une telle institution serait d'un immense avantage non seulement pour la province du Manitoba, mais aussi pour le reste des territoires du Nord-Ouest.

Nous désirons, de plus, faire remarquer que le gouvernement de la république voisine, sentant la nécessité de pareille école, a concédé, à même les terres fédérales, pour le soutien de telles institutions, certaines étendues de ces terres.

En conséquence, nous demandons humblement qu'il plaise à Votre Excellence faire réserver, dans les différentes provinces du Nord-Ouest, une étendue suffisante des terres fédérales pour aider à maintenir de pareilles écoles à être établies dans la province du Manitoba, et accorder, pour l'établissement de ces écoles, une somme d'argent suffisante pour l'entretien d'une pareille ferme modèle, et pour y construire les bâtiments nécessaires et la pourvoir du bétail suffisant pour permettre de conduire cette institution d'une manière conforme à l'importance du sujet, dans les intérêts de l'agriculture.

A. MURRAY, orateur.

WINNIPEG, 20 juin 1883.

EXTRAIT d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par son Excellence le gouverneur général en conseil le 18 avril 1879.

Le comité a pris en considération un rapport soumis par le sous-comité du conseil nommé pour conférer avec MM. Norquay et Royal, membres du Conseil exécutif de la province du Manitoba, qui les a chargés de "se rendre à Ottawa pour presser le gouvernement fédéral de prendre en considération certaines questions affectant les progrès et la prospérité de cette province."

Le comité, après avoir examiné à fond les représentations faites par le sous-comité, ainsi que le rapport de ce dernier à ce sujet, recommande respectueusement :

Que quant à la disposition des terres des écoles, le gouvernement apprend avec plaisir que MM. Norquay et Royal sont satisfaits de l'intention qu'il a d'arrêter la vente de ces terres jusqu'à ce qu'elles aient approximativement atteint leur plus grande valeur, soit à raison d'améliorations effectuées dans leur voisinage, soit par leur proximité de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, avec l'entente que le produit des ventes sera retenu par le gouvernement fédéral et que l'intérêt seul en sera payé à la province du Manitoba. * * * * * * *

Attesté, W. A. HIMSWORTH, G.C.C.,

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 11 mars 1879.

MESSIEURS,—J'ai reçu instruction du très honorable ministre de l'intérieur, d'accuser réception de votre communication du 10 courant, demandant qu'une partie des terres des écoles dans la province du Manitoba soit administrée dans l'intérêt de l'instruction publique, et j'ai l'honneur de vous annoncer que cette affaire sera sous peu prise en considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. S. DENNIS, sous-ministre de l'intérieur.

Les honorables JOHN NORQUAY et JOSEPH ROYAL,
Délégués du gouvernement du Manitoba.

RUSSELL HOUSE, OTTAWA, 10 mars 1879.

MONSIEUR,—A propos des terres des écoles dans la province du Manitoba, dont il est question dans notre mémoire du 8 courant, nous avons l'honneur de soumettre respectueusement à votre bienveillante attention les observations suivantes :

Par la section 22 de l'acte 35 Vic., ch. 23, des statuts fédéraux, il a été réservé en dotation, pour les besoins de l'instruction dans le Manitoba, 1,280 acres de terre dans chaque township, soit en tout 460,000 acres. La loi, telle qu'elle est actuellement, ne permet ni de vendre ces terres ni d'en disposer autrement, et nous suggérerions en conséquence respectueusement que l'autorisation nécessaire fût obtenue, pendant la présente session du parlement, pour permettre au Conseil privé soit de mettre les dites terres en vente, soit de les mettre sous le contrôle de la province ou autrement d'en disposer, selon qu'il sera jugé le plus avantageux pour les fins de la dite dotation.

Le nombre rapidement croissant de nos écoles, par suite de l'augmentation de la population, impose à l'exécutif provincial le devoir impérieux de pourvoir à une notable augmentation de l'octroi pour les fins de l'instruction, et l'on ne croit pas qu'il soit possible de le faire autrement qu'en rendant immédiatement disponible la source de revenu créée comme susdit, et en s'assurant des intérêts réalisés par la vente des dites terres.

Il a été adopté, pendant la dernière session du parlement fédéral, un acte—41 Vict., chap. 13—autorisant le Conseil privé à avancer une somme ou des sommes n'excédant pas $10,000 en totalité, dans chacun des exercices 1878-79-80 et 1880-81, à la province du Manitoba, pour aider à ses écoles publiques ; les dites sommes devant être remboursées, avec l'intérêt au taux de 5 pour 100 par année, sur et à même les premiers produits de la vente des terres réservées pour les fins susdites ; mais on verra qu'à moins que de promptes mesures ne soient prises pour acquitter la dette et assurer, au moins, un pareil montant de revenu annuel, à l'expiration de trois années à compter d'aujourd'hui, pour les besoins des écoles, une telle aide ne conduirait qu'à de nouveaux embarras et au désappointement.

La plupart des terres des écoles étant situées dans les parties bien établies de notre province, ou dans le voisinage de chemins de fer projetés, ont augmenté de valeur, et l'on pourrait, croit-on, en obtenir, en les vendant, un prix plus élevé que le prix actuel des terres fédérales.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

J. NORQUAY, trésorier provincial.
J. ROYAL, ministre des travaux publics.

Le très honorable sir JOHN A. MACDONALD,
Ministre de l'intérieur.

RÉPONSE

(21*e*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 janvier 1884 :—pour copie de toute correspondance avec des compagnies de chemin de fer ou des particuliers concernant la construction du tronçon de chemin de fer projeté entre Gravenhurst et Callander, ou l'octroi d'une subvention pour cet objet ; aussi, copie de tous arrangements ou de toutes propositions s'y rapportant.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
26 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

DOCUMENTS

(21*f*.)

Relatifs aux subventions de chemin de fer, comme suit :—Montréal à Saint-Jean, Halifax et Sydney ; chemin de fer Bancroft et Ottawa ; chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique ; chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau ; chemin de fer Napanee et Tamworth ; chemin de fer Erié et Huron ; chemin de fer du Pacifique d'Ontario ; compagnie de chemin de fer Kingston et Pembroke ; chemin de fer et pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin ; chemin de fer de Saint-Louis à Richibouctou ; Hopewell à Alma ; chemin de fer de Saint-André à Lachute ; chemin de fer des Grandes Piles au Lac des Iles ; chemin de fer des Comtés de l'Ouest, Annapolis à Digby ; Baie des Chaleurs, Caraquette à Shippagan ; Métapédiac à Paspébiac ; chemin de fer de la vallée de Miramichi ; Derby-Station à Indian-Town. (Embranchement du chemin de fer Intercolonial.)

MONTRÉAL A SAINT-JEAN, HALIFAX ET SYDNEY, PAR LA ROUTE LA PLUS DIRECTE ET LA PLUS PRATICABLE.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil :

La requête des membres de la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, qui sera ci-après désignée sous le nom de compagnie de chemin de fer de la Ligne directe entre Montréal et l'Europe,

Expose humblement:—

1. Que vos pétitionnaires sont les membres d'une compagnie duement constituée en corporation et organisée par un acte du parlement en date du 7 mai 1882;

2. Que le but de la compagnie est de construire et d'exploiter une ligne-mère nationale qui lui appartienne, à partir des termini des réseaux de chemin de fer canadiens, à Montréal, pour le rendre, en traversant la province de Québec, l'État du Maine et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, à Louisbourg, le port de mer le plus à l'Est du Canada;

3. Que la longueur totale de cette ligne est d'environ 800 milles;—290 milles de ce chemin étant maintenant en opération, il en reste à peu près 510 milles à construire;

4. Que dans le cours de l'été dernier vos pétitionnaires ont exploré presque toute la ligne et en partie terminé le tracé sur un parcours d'environ quatre-vingt-dix milles;

5. Que par suite de certaines omissions dans l'acte constitutif de corporation—qu'on cherche à faire modifier—et du fait qu'il a été impossible d'obtenir une subvention suffisante, les travaux de construction ont du être discontinués pour un certain temps;

6. Que vos pétitionnaires et leurs entrepreneurs ont déjà dépensé près d'un demi-million de piastres pour la construction de ces quatre-vingt-dix milles;

7. Vos pétitionnaires soumettent respectueusement que la construction et la fusion des chemins de fer sur la route projetée suivant que vos pétitionnaires l'ont en vue, sont d'une grande importance nationale, parce que ces chemins de fer feront le prolongement naturel du Pacifique canadien et du Grand Tronc, sur les ports des provinces maritimes, et qu'ils formeront la route praticable la plus courte pour tous ces ports;

8. Vos pétitionnaires croient que l'achèvement de leur chemin sur l'Ile du Cap-Breton aurait pour effet de développer les grands intérêts agricoles et miniers de cette partie du pays. Ce chemin de fer serait très utile aux 84,000 habitants de l'île qui contribuent d'une manière considérable au revenu du Canada et qui n'ont encore aucune communication pour voie ferrée avec le reste du continent.

9. C'est pourquoi, dans le but de terminer le chemin de fer entre Montréal et New-Glasgow, vos pétitionnaires prient humblement qu'il soit voté un crédit annuel de $300,000 pendant une période d'au moins quinze ans, afin d'aider à construire les parties de la ligne entre ces deux endroits qui ne le sont pas encore, et que cette aide ou la subvention soit accordée et payée directement à la compagnie, suivant l'avancement des travaux, ou bien que l'on garantisse l'intérêt des obligations que la compagnie émettra pour les fins de construction.

10. Et pour l'achèvement de leur chemin de fer et le prolongement de New-Glasgow à Louisbourg, vos pétitionnaires prient de plus qu'outre les subventions qui leur ont été jusqu'ici accordées par la Nouvelle-Écosse (lesquelles sont tout à fait insuffisantes en présence des difficultés naturelles à surmonter), on leur accorde une nouvelle aide en leur transportant le chemin de fer de Prolongement-Est et son équipement actuel;

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Par ordre du conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe.

MARVIN GREEN, président,
WM. McDOUGALL, conseil de la compagnie.

Certifié :—J. W. SCHMULTS, secrétaire.

EDIFICE DU PARLEMENT, OTTAWA, 9 février 1884.

A une réunion des délégués des cités de Québec, Halifax et Saint-Jean, qui a eu lieu à Ottawa les 8 et 9 février, les résolutions suivantes ont été adoptées :

1. *Résolu*, Que c'est l'opinion des délégués des cités de Québec, Halifax et Saint-Jean que le gouvernement fédéral devrait s'assurer d'une communication directe par

voie ferrée, indépendante du Grand-Tronc, entre Québec et le chemin de fer canadien du Pacifique, et établir de meilleures communications avec le chemin de fer Intercolonial à Québec. Si le gouvernement fédéral croit pouvoir arriver à ce résultat au moyen d'un pont, des mesures devraient être prises de manière à ce que le pont ne soit pas sous le contrôle d'aucune corporation particulière de chemin de fer, afin de protéger les intérêts publics.

2. *Résolu*, Que cette assemblée est d'opinion que le port d'hiver sur l'Atlantique du chemin de fer canadien du Pacifique, devrait être situé dans les provinces maritimes, et que le gouvernement fédéral devrait être prié d'aider, au moyen de subventions et autrement, toute ligne ou lignes de chemin de fer qui abrégeront la route conduisant à ce port d'hiver, et contribueront à l'établir dans les provinces maritimes.

[Vraie copie,] F. LANGELIER, président,
——————— secrétaire.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA, 5 mars 1884.

CHER MONSIEUR,—Comme il a été nécessaire de donner l'embranchement de Pictou—qui a coûté au delà de $2,400,000 — $600,000 en numéraire et 160,000 acres de terres de la Couronne, pour engager une compagnie à construire un chemin de fer allant de New-Glasgow au détroit de Canso, et comme cette compagnie et le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse ont successivement vendu leurs intérêts dans l'embranchement de Pictou et le chemin de fer de Prolongement-Est, de New-Glasgow au détroit de Canso, pour la somme de $1,200,000, la moitié du coût primitif de l'embranchement de Pictou seulement, nous croyons qu'une subvention, ne comprenant que le Prolongement-Est et $3,200 par mille, est tout à fait insuffisante pour la construction d'un chemin de fer conduisant du détroit de Canso à Louisbourg, en présence des faits (1) que l'embranchement de Pictou rapporte, suivant l'estimation des deux partis de la Nouvelle-Ecosse, $60,000 à peu près en sus des frais d'exploitation, et (2) que les frais d'exploitation du Prolongement-Est, l'année dernière, ont excédé de $9,000 les recettes.

Un chemin de fer allant de New-Glasgow à Louisbourg serait un excellent tributaire de l'Intercolonial, entre New-Glasgow et Halifax, ville vers laquelle se portera naturellement le commerce de cette partie du pays. Le chemin de fer à l'est de New-Glasgow ne doit être considéré que comme tributaire des chemins de fer à l'ouest de cet endroit. En effet, le trafic de la partie du pays situé à l'est de New-Glasgow gagnera plutôt l'ouest que l'est, et en conséquence profitera beaucoup aux chemins de fer à l'ouest de New-Glasgow, que ces chemins de fer soient exploités par le gouvernement ou par une compagnie. La ligne directe de Montréal à New-Glasgow ne serait pas aussi intéressée à le prolonger à l'est de New-Glasgow, que l'Intercolonial, de New-Glasgow à Halifax. Aussitôt que la ligne directe partant de Montréal aura été achevée jusqu'à New-Glasgow, cette ligne n'aura pas grand intérêt à se prolonger vers l'est, parce que tout le trafic de cette partie du pays se fera par l'Intercolonial, entre New-Glasgow et Halifax. C'est pourquoi la compagnie de la ligne directe de Montréal à New-Glasgow ne voudra pas naturellement construire à l'est du détroit de Canso, sans avoir une subvention beaucoup plus considérable que celle nécessaire pour permettre à une compagnie de construire une ligne de New-Glasgow au détroit de Canso, et exigera une plus forte subvention qu'il faudrait maintenant donner, pour engager la même compagnie à entreprendre la construction de la section du Cap-Breton, en même temps que d'autres sections de la ligne directe entre Montréal et Louisbourg.

Aussi, tout projet de chemin de fer ayant pour but d'assurer la route praticable la plus directe, entre Montréal, Saint-André, Saint-Jean, Halifax et Louisbourg, tel qu'approuvé par les députés ministériels des provinces maritimes, qui ne pourvoit pas à ce que les travaux sur la section du Cap-Breton soient commencés, continués et achevés en même temps que sur les autres sections de la même ligne directe, soit par la même compagnie soit par le gouvernement fédéral, sera préjudiciable aux sections non encore construites de la ligne à l'ouest de New-Glasgow, et rendra plus difficile

qu'il ne l'est actuellement, le prolongement de la ligne du détroit de Canso à Louisbourg, après l'achèvement de la ligne directe jusqu'à New-Glasgow.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

H. CAMERON, W. McDONALD,
C. G. CAMPBELL, HENRY N. PAINT,
MURRAY DODD,

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer.

10 mars 1884.

A Son Excellence le très honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, C.C.M.G., etc., etc., gouverneur général du Canada, à l'honorable président du Sénat et aux honorables membres de la Chambre des communes du Canada.

La pétition de la Chambre de Commerce de Saint-Jean expose humblement:—

Que depuis un certain temps votre pétitionnaire a examiné la nécessité de relier la ville de Saint-Jean à Montréal par un chemin de fer plus direct, et se mettre ainsi en correspondance avec le chemin de fer du Pacifique dans le but d'obtenir pendant l'hiver les chargements des produits venant des ports de l'intérieur du Canada.

Que votre pétitionnaire peut obtenir ce résultat en utilisant le chemin de Prolongement-Ouest, entre Saint-Jean et Vanceboro, sur la frontière de l'Etat du Maine, et en suivant la présente ligne de chemin de fer, à partir de Vanceboro jusqu'à un point situé à ou près de Mattawamkeag, pour de là se relier par la route la plus directe et la plus courte possible au chemin de fer International, qui en quittant la frontière de Québec pénètre par l'ouest dans l'Etat du Maine, puis se rend ensuite à Montréal. En établissant cette correspondance, la distance entre les deux cités de Saint-Jean et Montréal, se trouverait réduite à environ 450 milles. Cette route serait la plus courte, non-seulement pour Saint-Jean, mais aussi pour Halifax et les autres ports de la Nouvelle-Ecosse. De plus l'on utiliserait de cette manière les chemins déjà construits et qui appartiennent au gouvernement fédéral, et d'autres encore auxquels la province du Nouveau-Brunswick a accordé de fortes subventions, ainsi que le pont de chemin de fer qui se construit actuellement à l'embouchure de la rivière Saint-Jean, au moyen des crédits ou prêts considérables venant du trésor fédéral.

Qu'au point de vue monétaire ce serait la plus économique de toutes les autres lignes d'entier parcours qu'on puisse soutenir, ainsi que la plus directe, votre pétitionnaire le croit, pour tous les ports maritimes, eut-on exploré les autres routes projetées.

Et votre pétitionnaire prie qu'il soit accordé de l'aide pour assurer l'achèvement prochain de la correspondance projetée.

Et elle ne cessera de prier.

JAMES A. HARDING,
Président de la Chambre de Commerce de Saint-Jean.

SAINT-JEAN, N.-B., 10 mars 1884.

OTTAWA, 13 mars 1884.

MONSIEUR,—Les soussignés, députés des provinces maritimes aux Communes du Canada, représentent au gouvernement qu'il est extrêmement désirable de prendre des mesures immédiates pour assurer le prolongement du chemin de fer canadien du Pacifique, à partir de Montréal jusqu'au ports suivants des provinces marimes, ou sa correspondance avec ces ports, savoir: Saint-André, Saint-Jean, Halifax et Louisbourg, par la ligne praticable la plus courte ; et comme ils ont raison de croire qu'en accordant un crédit de $300,000 par année, pendant vingt ans, à la compagnie que le gouvernement jugerait en état de terminer promptement la ligne, cela assurerait la

construction immédiate de cette œuvre importante, ils demandent que le parlement soit appelé à voter cette subvention.

Et ils ont l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

George E. Foster,
John F. Stairs,
W. H. Allison,
Henry N. Paint,
C. Campbell,
Frederick C. Brecken,
P. Mitchell,
C. Edwin Kaulbach,
Josiah Wood,
Charles H. Tupper,
D. B. Woodworth,
P. A. Landry,
K. F. Burns,
E. Hackett,
H. Cameron,
John Wallace,
John McDougall,
Wm. McDonald,
Robert Moffat,
G. G. King,
Charles Burpee,
Thos. Temple,
J. R. Kinney,
A. C. MacDonald,
Isaac Burpee,
David Irvine,
A. McIsaac,
J. A. Kirk.

A l'honorable sir Charles Tupper, C. B., C. C. M. G., ministre des chemins de fer et canaux.

La pétition des soussignés, membres de la Chambre des communes du Canada, représente humblement:

Que c'est non seulement une question d'importance pour le Canada en général, mais aussi de justice pour les provinces maritimes, d'établir la correspondance de chemin de fer la plus directe et la plus avantageuse entre le terminus est actuel du chemin de fer du Pacifique, Montréal, et les ports maritimes de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ; et comme dans l'opinion de vos pétitionnaires la route projetée par la ligne du chemin de fer du Sud-Est, de Montréal à Sherbrooke, et de là par l'Intercolonial et les chemins de fer directs qui relient Frédéricton à l'Intercolonial, est celle qui remplit le mieux l'objet en vue, ces derniers vous prient respectueusement de recommander que le gouvernement accorde à ces chemins de fer une aide suffisante pour assurer la prompte construction et l'équipement de cette ligne.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier, etc., etc.,

W. Bowes Daly,
C. Edwin Kaulbach,
J. R. Kinney,
W. H. Allison,
A. C. MacDonald,
D. B. Woodworth,
Wm. McDonald,
John F. Stairs,
H. Cameron,
Fred. C. Brecken,
Robert Moffat,
Charles H. Tupper,
Josiah Wood,
George E. Foster,
John Wallace,
Henry W. Paint,
John McDougall,
P. A. Landry,
Thos. Temple,
C. J. Campbell,
Edward Hackett,
K. F. Burns.

OTTAWA, 6 février 1884.

OTTAWA, 27 mars 1884.

MONSIEUR,—Instruction m'ayant été donnée de vous faire rapport sur le projet relatif à l'établissement d'une ligne directe de chemin de fer, entre Montréal, Saint-Jean, Halifax et Sydney, C.B., j'ai l'honneur de vous exposer que les esprits au Canada se sont vivement émus à la nouvelle qu'il était question de fixer le port d'hiver de nos lignes-mères aux Etats-Unis et qu'un certain nombre de représentants du peuple, réunis à Ottawa afin d'y remplir leurs devoirs de députés et qui comprennent combien il est important que le commerce des provinces du centre, du nord-ouest et de l'ouest, se dirige en hiver vers les côtes maritimes du Canada-Est, ont demandé au gouvernement d'accorder de l'aide pour la construction d'une ligne

de chemin de fer reliant nos deux grandes lignes-mères, le Grand-Tronc et le Pacifique canadien, à Saint-Jean, Halifax et Sydney au moyen d'un chemin de fer qui ferait correspondance avec ces lignes à Montréal et suivrait la route la plus courte et la plus directe possible. Comme résultat de ce qui a été fait jusqu'à présent, il y a deux offres pour la construction de cette ligne. L'une de ces offres comprend la construction d'un chemin entre Montréal, Halifax, Saint-Jean et New-Glasgow, moyennant une subvention de $300,000 par année pendant vingt ans; et l'autre d'une ligne entre Montréal, Saint-Jean, Halifax et Sydney, moyennant une subvention de $300,000 par année pendant quinze ans, plus la subvention déjà accordée pour les sections entre Oxford, New-Glasgow, Canso et Sydney, s'élèvant à $480,000, en sus du transfert gratuit de la ligne allant de New-Glasgow à Canso, d'une longueur de quatre-vingts milles.

Cette ligne directe offre des avantages manifestes à notre trafic maritime, ainsi que le montre clairement le tableau des distances suivant :

Montréal à Saint-Jean.

1. Ligne directe projetée	427	milles.
2. Grand-Tronc et Intercolonial	747	"
3. Grand-Tronc, Maine-Central et Nouveau-Brunswick.	586	"

Montréal à Halifax.

1. Ligne directe projetée	672	milles.
2. Grand-Tronc et Intercolonial	845	"
3. Grand-Tronc, Maine-Central et Nouveau-Brunswick.	862	"

Montréal à Sydney.

1. Ligne directe projetée	774	milles.
2. Grand-Tronc et Intercolonial	993	"
3. Grand-Tronc et Maine-Central	1,010	"

Ainsi, l'on verra qu'en construisant la ligne directe projetée, les ports maritimes canadiens ci-après nommés se trouveraient plus rapprochés de Montréal et des vastes champs de blé de l'Ouest et du Nord-Ouest que par toute autre ligne actuellement en opération, viz :—

Sydney, C.B.,	de 219	milles.
Halifax,	de 173	"
Saint-Jean,	de 159	"

Le port de Saint-Jean se trouverait le premier port maritime sur la route, étant à 245 milles plus près de Montréal qu'Halifax, et à 347 milles plus près que Sydney, en sorte que, sous le rapport de la distance, Saint-Jean l'emporte de beaucoup.

Par suite de cette diminution de la distance, il deviendra plus facile de transporter à l'est le grain et les produits des fabriques, et à l'ouest la houille, le poisson et les autres produits des provinces de l'est. Sous le régime actuel, ce trafic est à peu près impossible, parce que les ports de notre propre pays sont beaucoup plus éloignés que ceux des Etats-Unis. L'adoption de la ligne directe réduit à son minimum l'inégalité de la distance.

Dans le cas où l'on se déciderait à accorder de l'aide pour la construction de cette ligne de raccordement, je suggérerais de ne spécifier aucune compagnie particulière, mais de donner la subvention à celle que le gouvernement jugerait capable de mener cette entreprise à bonne fin. Je recommanderais aussi qu'on prît d'amples garanties pour la construction et la bonne exploitation du chemin, avec la condition que la propriété entière sera confisquée s'il y a quelque défaut, soit dans l'achèvement ou l'exploitation de la ligne.

Le première des deux offres reçues me paraît être la plus favorable et donne, dans mon opinion, un encouragement suffisant pour qu'on en fasse l'entreprise.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef et administrateur général.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,
OTTAWA, 3 avril 1884.

MONSIEUR,—J'ai de nouveau l'honneur de vous faire rapport au sujet du projet d'une ligne directe de chemin de fer devant relier Montréal à Saint-Jean, Halifax et Sydney, et de suggérer de diviser la ligne, pour les fins de la construction, en deux sections : la section Ouest s'étendant à partir de Montréal jusqu'à Moncton, le principal siège d'affaires de l'Intercolonial, et la section Est de Moncton à Sydney.

La longueur du chemin à construire peut être estimée approximativement à

	Milles.
Section Ouest	323
Section Est (y compris l'embranchement d'Oxford)	240
	563

Le but de cette ligne directe de chemin de fer est de rapprocher le plus possible les ports d'hiver du Canada des champs de blé de l'Ouest et du Nord-Ouest, et de faire en sorte que ces ports puissent rivaliser avantageusement avec ceux des Etats-Unis pour le commerce maritime venant de l'ouest, du Nord-Ouest et de la côte du Pacifique ou s'y rendant. Ce but sera atteint, croit-on, par la consommation du projet de la ligne directe, et les avantages qui en découleront, profiteront non seulement aux ports de Saint-Jean, Halifax et Sydney, mais au Canada tout entier.

Je disais dans mon rapport du 25 du mois dernier, que l'offre alors reçue me paraissait assez favorable pour qu'on en fît l'entreprise. Cette offre comprenait la construction des tronçons nécessaires pour compléter la ligne directe de Montréal à Sydney, moyennant une subvention annuelle de $300,000 pendant quinze ans, plus la subvention de $480,000 déjà accordée, et le don gratuit du chemin de fer de Prolongement-Est, d'une longueur de 80 milles. Je suis cependant en état de dire que ce projet peut être entrepris à des conditions encore plus favorables, et j'ai l'honneur de suggérer ce qui suit :

D'accorder pour la construction de la section Ouest un crédit de $140,000 par année, pendant quinze ans, ou la garantie de cette somme pour la même période, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra l'ouvrage de la construction de la ligne la plus courte et la meilleure qu'il soit possible de trouver, entre Montréal, Saint-Jean et Halifax, conformément aux résolutions adoptées, l'année dernière, afin d'aider au chemin de fer International. Quant à la section Est, je suggère de donner une subvention directe de $60,000 par année, pendant quinze ans, ou la garantie de cette somme pour la même période, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui en fera l'entreprise, ainsi que la subvention de $480,000 et le transfert en franc-alleur du Prolongement-Est et son équipement actuel, à la condition que cette compagnie construira une ligne directe partant de Moncton et se rendant à Sydney, y compris la section de Moncton à New-Glasgow et les embranchements conduisant à Oxford-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Pugwash et Pictou (la ligne de Moncton à New-Glasgow faisant correspondance avec le Prolongement-Est), et la section à partir du détroit de Canso, au terminus Est du Prolongement-Est jusqu'à Sydney, C. B.

Le type d'après lequel sera réglé la construction et l'équipement du chemin sera —sur la section Ouest—celui du chemin de fer International, et sur la section Est, celui du chemin de fer de Prolongement-Est, entre New-Glasgow et Canso. Le tracé

des deux sections devra être soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Je recommande en outre qu'on exige de la compagnie qui recevra ces subventions, une ample garantie qu'elle achèvera les travaux dans les trois ans à partir du 1er juillet prochain, et qu'on insère dans le contrat les dispositions que le gouvernement jugera nécessaires pour sauvegarder les intérêts publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef et administrateur général.

CHEMIN DE FER D'IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

OTTAWA, ONTARIO, 13 mars 1884.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous exposer, dans l'intérêt de la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, que j'ai dépensé, conjointement avec d'autres capitalistes, de fortes sommes pour explorer et développer les mines de fer, dans le but d'établir dans la province d'Ontario, sur une base florissante, la fabrication et le commerce du fer.

Pour cette fin nous avons dû faire des essais pratiques de la qualité du minerai ainsi que le tracé préliminaire d'un chemin de fer sur les divers terrains miniers des townships de Snowden, Glamorgan, Monmouth, Cardiff, Faraday et Dungannon, pour pouvoir nous y rendre au moyen du réseau actuel de chemin de fer. L'examen attentif et complet des ressources minérales de ces townships a démontré, d'une manière évidente, qu'il existe deux veines distinctes de minerai de fer se dirigeant dans une direction nord-est, à partir du township de Snowden jusqu'à la rivière des Outaouais. Comme ces veines de minerai se trouvent dans une position favorable, il est certain qu'on y trouvera des avantages qui feront surmonter beaucoup des difficultés qu'on a rencontrées jusqu'ici dans la fabrication du fer au Canada.

Comme ce district renferme, dans un rayon restreint, des variétés suffisantes de minerai, qu'on peut s'y procurer commodément de la pierre à chaux et du bois, et qu'on y possède de bonnes communications par voie ferrée, nous avons agrandi nos opérations dans le but de nous livrer à la fabrication de la fonte au charbon de bois, et ensuite aux autres industries de la fabrication du fer, afin de servir le marché du Canada.

A la session de 1880 le parlement provincial d'Ontario nous a accordé une charte par l'acte intitulé : " *An Act to incorporate the Toronto and Nipissing Eastern Extension Railway Company*," en vertu duquel une organisation a été formée ; cet acte a été amendé durant la session actuelle du parlement, en changeant le nom de la corporation en celui de " *Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company*," laquelle, en vertu de sa charte d'incorporation, a le droit de construire et exploiter un chemin de fer à partir d'un point sur l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, en gagnant l'est *viâ* le township de Dungannon, et de là à quelque endroit sur la rivière des Outaouais.

Nous avons cru qu'il était d'une importance majeure de nous occuper d'abord de faire connaître la quantité et la qualité du minerai contenu dans ces couches, afin de savoir s'il y aurait assez d'affaires pour un chemin de fer, s'il en était construit un, et pour nous autoriser à demander aux gouvernements du Canada et de la province, de nous aider à mener notre projet à bonne fin.

Pour ce motif, tout en faisant les explorations et les arpentages de manière à ce qu'ils fussent utiles pour la construction du chemin de fer, nous nous sommes particulièrement efforcés de résoudre, d'une manière pratique, la question de la fabrication du fer.

Ces travaux nous ont déjà coûté plus de $100,000, mais nous savons maintenant à quoi nous en tenir, et nous sommes prêts à faire de nouveaux déboursés afin de terminer le chemin de fer, sur un parcours de 50 milles, et de construire deux hauts-fourneaux, pourvu—

1. Que le gouvernement fédéral accordé un boni de $6,000 par mille, devant s'appliquer aux 50 milles s'étendant à partir de l'embranchement Victoria du chemin de

fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté de Hastings;—

2. Que la province d'Ontario nous donne une étendue suffisante de terres à bois par mille, s'appliquant aux mêmes 50 milles, pour nous permettre de construire et d'exploiter les deux fourneaux.

Nous sommes en état de travailler à l'achèvement du chemin de fer et à la constructions des deux fourneaux, ainsi qu'à faire le placement de fonds nécessaire pour en assurer l'heureuse exploitation, pourvu que nous obtenions ce que nous demandons.

En terminant le chemin de fer jusqu'à Bancroft, une correspondance pourra y être établie soit avec l'Ontario Central, soit avec le prolongement Nord, à partir de Madoc, du chemin de fer Midland, ou avec les deux.

Le prolongement du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, dans une direction Est à partir du village de Bancroft, sera fait aussitôt qu'il le faudra, à raison du développement des affaires minières et autres.

Si notre pétition est favorablement accueillie, nous promettons de terminer le chemin de fer, sur un parcours de 20 milles, dans les deux ans qui suivront la date à laquelle la subvention aura été accordée, et le reste de la distance jusqu'à Bancroft, 30 milles, dans les trois années à partir de la dite date.

Et nous construirons un fourneau à charbon de bois à Irondale, dans le township de Snowden, dans les dix huit mois après la date à laquelle la subvention aura été accordée, et un fourneau semblable, à ou près de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté de Hastings, de manière à ce qu'il soit mis en opération vers l'époque de l'achèvement du chemin de fer à cet endroit ; chaque fourneau sera de grandeur suffisante pour la fabrication journalière de vingt tonnes de fonte.

Par suite de la construction et de l'exploitation de ces deux fournaux, il faudra déboiser chaque jour dix acres de terre, ou 3,650 acres chaque année ; aussi nous proposons-nous de mettre quelque plan à exécution afin d'encourager les colons à s'établir sur les terres, et si la subvention nous est accordée nous offrirons, comme encouragement, à chaque colon de bonne foi, de lui fournir et construire une maison convenable et une grange, ainsi que les instruments aratoires suffisants pour lui aider à surmonter les difficultés qui se présentent, lorsqu'il s'agit de s'établir dans un nouveau pays.

L'exploitation des deux fourneaux et de la mine déjà développée nécessitera l'emploi continuel d'environ 400 hommes. Ces derniers, avec leurs familles, formeront au moins 2,000 âmes qui s'ajouteront à la population actuelle de cette partie du pays, et comme la compagnie du chemin de fer devra acheter des propriétés imposables, et qu'il y aura affluence de colons, ce sera un moyen de secourir les habitants de ce district, qui sont maintenant absolument incapables de payer les taxes et rencontrer leurs autres obligations.

Respectueusement à vous,

CHAS. J. PUSEY.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

TORONTO, 15 mars 1884.

CHER MONSIEUR,—Notre attention ayant été attirée sur la pétition qui vous a été présentée, demandant de l'aide pour achever le chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, et construire deux hauts-fourneaux sur la ligne de ce chemin de fer, nous avons l'honneur de vous exposer que cette entreprise est de la plus haute importance pour notre province, et particulièrement pour le district que ce chemin doit traverser.

Comme ce district est riche en minéraux et qu'il renferme tout ce qu'il faut pour assurer l'accomplissement de l'objet en vue, nous croyons fermement que si la compagnie reçoit l'aide qu'elle demande, ce sera le moyen d'encourager et de faire prospérer toutes les différentes branches de l'industrie de la fabrication du fer, dans la province.

En prenant en favorable considération à une date prochaine ce sujet important, vous rencontreriez, nous en sommes certains, l'approbation unanime des personnes,

qui habitent les différents townships dans lesquels ou près desquels le chemin de fer sera construit, et personnellement nous appuyons de tout cœur cette pétition et prions respectueusement le gouvernement d'aider cette entreprise.

JOHN FELL, M.P.P. (Victoria-N),
A. F. WOOD, M.P.P. (Hastings-N.),
J. KERR, M.P.P. (Stormont),
JOHN CARNIEGIE, M.P.P. (Peterboro'-W.),
W. P. HUDSON. M.P.P. (Hastings-E.),
A. N. ROE, M.P.P. (Lennox),
D. J. McINTYRE, M.P.P. (Victoria-S.)
R. MULHOLLAND, M.P.P.

TORONTO, 15 mars 1884.

CHER MONSIEUR,—Notre attention ayant été attirée sur la pétition qui vous a été présentée demandant de l'aide pour achever le chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, et construire deux hauts-fourneaux sur la ligne de ce chemin de fer, nous avons l'honneur de vous exposer que cette entreprise est de la plus haute importance pour notre province, et particulièrement pour le district que ce chemin doit traverser.

Comme ce district est riche en minéraux et qu'il renferme tout ce qu'il faut pour assurer l'accomplissement de l'objet en vue, nous croyons fermement que, si la compagnie reçoit l'aide qu'elle demande, ce sera le moyen d'encourager et de faire prospérer toutes les différentes branches de l'industrie de la fabrication du fer, dans la province.

En prenant en favorable considération, à une date prochaine, ce sujet important, vous rencontrerez, nous en sommes certains, l'approbation unanime des personnes qui habitent les différents townships dans lesquels ou près desquels le chemin de fer sera construit, et personnellement, nous appuyons de tout cœur cette pétition et prions respectueusement le gouvernement d'aider cette entreprise.

Billa Flint, sénateur,
James Beaty,
Robert Hay,
John Small,
J. R. Dundas,
J. Jamieson,
Jno. W. Bell.
S. J. Dawson,
Robert Read,
George Hilliard,
John Haggart,
E. Cochrane,
Hector Cameron.

OTTAWA, 28 mars 1884.

CHER MONSIEUR,—Mon attention ayant été attirée sur la pétition de la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa pour obtenir de l'aide afin de terminer son chemin de fer jusqu'à Bancroft, j'ai l'honneur de vous dire que j'ai examiné le pays à travers lequel le chemin de fer doit passer, et inspecté spécialement les précieux dépôts de minerai de fer appartenant à cette compagnie. La plus grande partie de ces dépôts se compose de minerai magnétique d'une grande richesse et pureté et en quantité considérable. Le minerai est d'une qualité qui convient admirablement à la fabrication du fer au charbon de bois. La construction des fours et hauts-fourneaux de Irondale et Bancroft sera d'un immense avantage pour les colons de cette partie de la province, et donnera l'élan, je le crois, à la fabrication du fer dans Ontario en général. Si les débuts de cette industrie sont conduits d'une manière judicieuse, les fournaux ne peuvent manquer de donner d'heureux résultats, et ce sera le moyen de fournir de l'occupation lucrative, soit directement ou indirectement, à une classe considérable de personnes pour qui il est presque impossible aujourd'hui de vivre dans ce pays relativement stérile.

Je demeure, monsieur, votre très respectueux,

ED. CHAPMAN,
Professeur au col. univ. et à l'école des sciences pratiques, Toronto.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA, 8 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous remettre en mémoire la lettre que je vous ai envoyée, le 12 mars dernier, au sujet d'une subvention du gouvernement fédéral au chemin de fer de Jonction du Pacifique, pour la construction d'un pont interprovincial entre les provinces de Québec et d'Ontario, à ou près la ville de Pembroke.

Le gouvernement de Québec ayant converti la subvention de $6,000 par mille en une garantie de l'intérêt sur les obligations de la compagnie, cette dernière reprendra sans aucun doute, à bonne heure le printemps prochain, la construction de ce chemin, et par conséquent il est de toute nécessité d'accorder, durant la présente session du parlement, un crédit qui permette à la compagnie de construire, tout en continuant son entreprise, le pont en question, et d'atteindre Pembroke, où ce chemin doit se rendre.

Si vous considérez que tous les chemins déjà subventionnés ont droit à l'aide du gouvernement fédéral, vous conviendrez, j'en suis tout à fait certain, que ce pont interprovincial, qui doit relier le régime de chemins de fer des deux principales provinces du Canada, est plus une entreprise de nature fédérale que tout le reste ensemble.

Dans ma première lettre mentionnée plus haut sont contenues les raisons qui nous donnent droit à la subvention demandée, et j'ai l'honneur de vous demander de nouveau de vouloir prendre cette lettre en votre plus sérieuse considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN BRYSON.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 13 février 1884.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

La pétition des soussignés dépose respectueusement :

Que par suite d'embarras financiers la construction du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique est arrêtée depuis plus d'une année, et qu'une grande partie de la vallée de l'Ottawa, dans la province de Québec, le plus grand district forestier du pays et celui qui rapporte le plus au trésor fédéral, est par là privée de toute communication avec le régime des chemins de fer du *Dominion;*

Que le comté de Pontiac, qui sera en partie traversé par ce chemin de fer, a donné un boni de $100,000 pour sa construction ;

Que le parlement du Canada a accordé de l'aide à des chemins de fer, tant à l'est qu'à l'ouest du pays, qui ont bien moins de rapport que celui-ci avec les entreprises du ressort fédéral ; le comté de Pontiac fournissant sa quote-part dans cette aide. Comme ce comté est éloigné de ces chemins de fer, il ne retire aucun avantage direct de leur construction ;

Que la construction de ce chemin de fer contribuera au trafic de l'est et de l'ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, développera un fort commerce, dont les effets se feront sentir dans tout le Canada, et dédommagera, dans une certaine mesure, la province et le comté qui ont si libéralement travaillé au développement des districts en question. Afin d'assurer la construction de ce chemin de fer, il est absolument nécessaire que le parlement du Canada accorde de l'aide, sous forme d'une subvention par mille, au lieu d'une aide pour un pont, comme cela a été demandé jusqu'ici ;

C'est pourquoi vos pétitionnaires vous prient d'accorder une subvention de trois mille piastres par mille, comme cela a été fait pour d'autres chemins de fer, à la compagnie qui pourra construire la dite ligne de chemin de fer dans le délai fixé par

la charte, à partir de la ville de Hull ou du village d'Aylmer, dans le comté d'Ottawa, province de Québec, jusqu'à la ville de Pembroke, dans le comté de Renfrew, province d'Ontario; pourvu que le dit chemin ne traverse pas la rivière Ottawa à un endroit du comté de Pontiac situé à l'est de Lapasse, et pourvu aussi qu'aucun crédit ne soit payé à cette compagnie avant que l'honorable ministre des chemins de fer et canaux se soit assuré que $400,000 d'actions ont été souscrites, et que la moitié de cette somme a été payée en numéraire, et dépensée sur le chemin.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Joseph Tassé,
James Reid,
Joseph Bolduc
P. N. Landry,
L. H. Massue,
Jos. Bossé,
J. G. H. Bergeron,
J. Royal,
J. W. Bain,
P. E. Grandbois,
C. B. Blondeau,
A. Pinsonneault,
L. L. L. Desaulniers,
C. J. Coursol,
Hy. Smyth,
Edw. Hackett,
Robt. N. Hall,
Fredk. de St. C. Brecken,
J. C. Abbott,
F. Dupont,
H. Cameron,
J. J. Curran,
L. A. Billy,
John Wallace,
John McDougald,
John Small,
Geo. Taylor,
John F. Stairs,
Henry N. Paint,
Thos. Temple,
W. McDonald,
D. B. Woodworth,
Robert Moffat,
Charles H. Tupper,
D. Macmillan,
C. E. Kaulbach,
Arthur H. Williams,
R. L. White,
Alexr. Robertson,
Geo. T. Orton,
John White,
N. Shakespeare,
Alonzo Wright,
C. H. Mackintosh,
J. R. Dundas,
L. J. Fréchette,
L. C. Baker,
W. J. Poupore,
John Bryson,
J. A. Gagné,
James Beaty,
Thomas Scott,
C. E. Hickey,
Robert Hay,
M. K. Dickinson,
D. Bergin,
F. X. O. Méthot,
Alex. McNeill,
C. O. Cuthbert,
Geo. Guillet,
W. P. Benson,
John F. Wood,
E. Cochrane,
Ed. Guilbault,
G. A. Gigault,
S. J. Dawson,
H. Hurteau,
T. Coughlin,
Lewis Wigle,
D. McCallum,
L. Riopel,
W. H. Allison.

OTTAWA, 6 mars 1884.

CHER SIR CHARLES,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une recommandation signée par quatre-vingt-un députés aux Communes et trois Sénateurs, vous priant de recevoir favorablement la pétition de la compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique pour une subvention afin de lui aider à terminer son chemin.

Je puis ajouter que je m'intéresse vivement à l'heureux achèvement de cette entreprise, et j'ose exprimer l'espoir que vous voudrez bien accorder l'aide demandée.

Sincèrement à vous, P. WHITE.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

A l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—Les soussignés, députés aux Communes, ayant appris que la compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique a présenté une pétition demandant une subvention de $3,200 par mille, sur une distance n'excédant pas quatre-vingt-cinq milles, afin de lui aider à construire ce chemin de fer;

Vous prient respectueusement de vouloir bien recommander cette pétition à la favorable considération du Conseil privé et à l'approbation du parlement du Canada,

P. White,
C. F. Ferguson,
N. Clarke Wallace,
L. McCallum,
H. Hurteau,
S. Labrosse,
J. Royal,
Henry N. Paint,
J. W. Bain,
Geo. Taylor,
P. B. Benoit,
D. Bergin,
John F. Wood,
E. Cochrane,
Alex. McNeill,
P. E. Grandbois,
Hyp. Montplaisir,
Geo. T. Orton,
F. Dupont,
J. J. Curran,
F. Dugas,
D. W. Gordon,
Jos. Bossé,
D. Macmaster,
James Beaty,
D. O. Bourbeau,
Fredck. de St. C. Brecken,
George B. Baker,
G. A. Gigault,
Simon X. Cimon,
F. X. O. Méthot,
D. B. Woodworth,
John F. Stairs,
John W. Bell,
Edgar Baker,
W. Benson,
J. R. Dundas,
J. A. Gagné,
S. J. Dawson,
Edward Hackett,
Aph. Desjardins,
C. J. Coursol,
Wm. McDonald,
Robert Hay,
Arthur H. Williams,
Geo. E. Foster,
Alex. Robertson,
Joseph Tassé,
Alonzo Wright,
John Haggart,
C. H. Mackintosh,
Thos. White,
M. H. Gault,
M. K. Dickinson,
D. Girouard,
Thos. Temple,
Charles E. Hickey,
D. Macmillan,
M. B. Daly,
L. J. Riopel,
Robert Moffat,
J. C. Rykert,
G. Amyot,
L. L. L. Desaulniers,
J. B. Daoust,
T. Coughlin,
Hector Cameron,
W. H. Allison,
John Small,
John McDougald,
Lewis Wigle,
J. G. H. Bergeron,
L. A. Billy,
C. B. Blondeau,
L. H. Massue,
Ed. Guilbault,
C. A. Lesage,
C. J. Campbell.

CHAMBRE EES COMMUNE OTTAWA, 6 mars 1884.

CHER MONSIEUR,—Les soussignés, sénateurs, ayant appris que la compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique a présenté une pétition demandant une subvention de $3,200 par mille, sur une distance n'excédant pas quatre-vingt-cinq milles, afin de lui aider à construire ce chemin de fer, et portant un vif intérêt au développement de la partie du pays que ce chemin de fer doit traverser;

Vous prient respectueusement de vouloir bien recommander cette pétition à la favorable considération du Conseil privé et à l'approbation du Parlement.

Fidèlement à vous,

JOHN HAMILTON,
J. READ,
DONALD McMILLAN.

A l'honorable SIR CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU.

OTTAWA, ONTARIO, 17 mars 1884.

MONSIEUR,—Lors de la session du parlement fédéral, en 1883, la compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau fit la demande d'une subvention de $6,000 par mille, pour lui aider à construire ce chemin.

Le gouvernement du Canada accorda $3,200 par mille pour les premiers cinquante milles. L'entreprise fut alors commencée ; des explorations considérables furent faites, et le dressement de la plateforme fut terminé sur un parcours de plusieurs milles.

Les capitalistes auxquels les représentants de la compagnie demandèrent de placer des fonds dans cette entreprise, firent l'objection que les cinquante milles une fois construits, le gouvernement changerait peut-être de politique et refuserait de donner d'autres subventions pour compléter la ligne entière. Les plus grandes difficultés que rencontre le génie se trouvent dans les sections comprises dans les premiers cinquante milles, et c'est ce qui explique la demande d'une subvention pour cette partie du chemin de fer.

Il fut alors décidé de soumettre ces faits au gouvernement et de lui demander d'accorder $6,000 par mille pour les premiers soixante milles à partir de Pickanock ; les actions de la compagnie pourraient ensuite être vendues avantageusement, en sorte qu'il n'y aurait plus de besoin de demander d'autre aide au gouvernement.

Il a été fait des arrangements en Angleterre avec la *Land Corporation of Canada* pour assurer la colonisation des terres dans le voisinage du chemin de fer, et nous sommes certains que la construction du chemin donnera les résultats les plus satisfaisants.

Il n'existe aucun marché pour les magnifiques produits du district de la Gatineau, mais la construction et l'exploitation du chemin de fer amèneront une ère nouvelle qui sera suivie d'un développement rapide des diverses ressources forestières, agricoles, industrielles et commerciales.

Nous demandons que le gouvernement s'occupe immédiatement de cette question, et nous pouvons dire que si, au lieu d'appliquer le boni au parcours entier, le gouvernement accordait la somme ronde de $6,000 par mille sur les premiers soixante milles, l'entreprise réussirait certainement.

Signé au nom du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau.

Communiqué par

J. Jamieson,	Alonzo Wright,
C. J. Coursol,	P. White,
J. B. Daoust,	John Bryson,
P. B. Benoit,	M. K. Dickinson,
D. Bergin,	Chas. E. Hickey,
John Wood,	C. A. Ferguson,
Jos. Tassé,	Geo. Taylor.

A l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer, Ottawa.

MONSIEUR,—Les soussignés, au nom des chemins de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau, ont l'honneur de vous soumettre respectueusement ce qui suit :

1. Qu'au mois de mai dernier le parlement du Canada a voté une subvention de $3,200 par mille, afin d'aider à la construction du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau ;

2. Que cette subvention n'était payable qu'après l'achèvement de chaque section de dix milles du chemin ;

3. Que la subvention n'a été accordée que pour les premiers cinquante milles, et qu'il n'y a aucune garantie qu'un autre montant sera donné pour aider à compléter le chemin ;

4. Que vos pétitionnaires avaient tout d'abord demandé $6,000 par mille.

Ils soumettent de plus :

1. Qu'il a été impossible d'engager les capitalistes à prêter des fonds pour construire le chemin sur tout son parcours à moins que le boni ne fût désigné spécifiquement, et accordé pour la ligne entière ;

2. Que les capitalistes prétendent, avec beaucoup de raison, qu'ils pourraient construire les premiers cinquante milles du chemin, mais avoir ensuite de la difficulté à obtenir d'autre aide, et qu'ainsi la construction de la ligne serait arrêtée loin des grands centres de commerce, au nord et à l'est du Désert.

3. Que les difficultés rencontrées par le génie sur les premiers cinquante milles indiquent que cette partie du chemin sera la plus pénible à construire, et coûtera au moins un tiers de plus que l'autre moitié située plus haut.

4. Que le chemin de fer a été commencé et que, dans le cours de l'été et de l'automne derniers, on a fait le dressement de la plateforme sur un longueur de cinq milles, ainsi que des explorations considérables (lesquelles ont entraîné de grandes dépenses).

5. Qu'il est de la plus haute importance de continuer les travaux afin de relier le Nord au régime des chemins de fer de l'Ontario ; mais vos pétitionnaires craignent qu'il ne faille discontinuer indéfinitivement l'entreprise, à moins que le gouvernement n'accorde une aide plus libérale.

6. Que vos pétitionnaires suggéreraient que le gouvernement donnât $6,000 par mille pour la ligne entière, ou,

7. A défaut de cela, la somme de $6,000 par mille sur les premiers cinquante milles, afin de permettre ainsi aux promoteurs de l'entreprise d'accomplir la partie déjà facile de la construction et de vendre leurs obligations.

8. Ou bien la compagnie sera en état de placer ses obligations sur le marché et pourra le faire si le gouvernement du Canada change le boni ou la subvention en une garantie pour un nombre d'années déterminé ; les subventions étant employées comme une garantie d'intérêt sur les obligations de la compagnie pendant une période de dix ans.

Vos pétitionnaires ne peuvent vous demander trop vivement de vouloir bien considérer immédiatement et favorablement les faits ci-énoncés, et ils vous seront profondément obligés si vous pouvez recommander au gouvernement quelque projet ayant pour but de faire disparaître les obstables mentionnés dans cette pétition.

Faite au nom du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau, et de cette partie du comté d'Ottawa que cela regarde le plus.

Communiqué par CHAS. G. BATE, maire d'Ottawa,
ALONZO WRIGHT.

A l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G.

MONSIEUR,—Le gouvernement ayant annoncé par votre entremise, en votre qualité de ministre des chemins de fer, que sa politique comprenait l'aide aux chemins de fer qui étaient dans l'intérêt du Canada, et ayant depuis mis à exécution cette politique en accordant des subventions à différentes lignes de chemin de fer, entre autres une subvention au chemin de fer de la Gatineau de $3,200 par mille pour cinquante milles, à partir de la station du chemin de fer canadien du Pacifique à Hull, les soussignés représentent respectueusement qu'il serait dans l'intérêt public d'ac-

corder une subvention additionnelle de $6,200 pour les cinquante milles, à partir de Kazuabazua, où se terminent les cinquante milles déjà subventionnés, pour les raisons suivantes :

Ce chemin, qui doit être un tributaire des lignes canadiennes existantes de chemin de fer, est de la plus grande importance, car il ouvrira à la colonisation une immense étendue de belles terres, traversera un pays déjà habité par une population active, intelligente et industrieuse, et développera les ressources minérales, agricoles et forestières de cette région.

Ce chemin ajoutera de plus une nouvelle province au Canada.

Vos pétitionnaires représentent en outre respectueusement que la section de la Gatineau a versé d'énormes sommes dans les trésors fédéral et local, et n'a rien reçu en retour. Dans ces circonstances, ils prient très respectueusement le gouverneur de vouloir bien accorder l'aide demandée.

Vos respectueux,

Alonzo Wright,
Joshua Ellard,
Chas. Logue,
Wm. Farrell,
B. N. Reid,
S. M. C. Heepey,
Wm. Campbell,
John Grace,
Simon X. Cimon,
John Crawford,
M. Prevost, ptre.,
Patrick Moore,
Andrew Lynch,
Chas. T. Bate,
F. Thérien,
Thomas Reilly.

CHEMIN DE FER DE NAPANEE ET TAMWORTH.

Au très honorable sir John A. Macdonald, C.C.B., etc., Premier du Canada.

La pétition des soussignés, quelques-uns des habitants des comtés de Lennox et d'Addington, expose très humblement :—

Que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec désire relier son chemin à ceux d'Ontario et Québec et de l'Ontario Central, et de faire ainsi correpondance au nord avec le Pacifique canadien, ce qu'elle considère être d'une grande importance pour cette section d'Ontario, et pour les affaires de ce comté ;

Que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a déployé beaucoup de zèle dans la construction de son chemin, et a fait le dressement de la plateforme, à partir de Napanee jusqu'à Tamworth, ainsi que posé les traverses et les rails, de Napanee à Moscow, distance d'environ vingt milles; de plus tous les matériaux ont été achetés, si nous comprenons bien, pour compléter la ligne jusqu'à Tamworth.

Que la construction de la ligne qui gagne le nord à partir de Tamworth, sera beaucoup plus coûteuse, et que la compagnie désire la terminer cette année ;

C'est pourquoi vos pétitionnaires vous prient respectueusement et vivement de vouloir bien faire accorder à la compagnie une subvention libérale, qui lui permette de terminer son chemin jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, et ils ne cesseront de prier.

The Napanee Paper Company, Napanee,
Chas. Smith,
R. D. Kellewell, Napanee,
B. C. Lloyd, reeve de Camden,
H. A. Baker, conseiller de Camden,
J. Watson, Adolphustown,
A. Rutland, M. D., Napanee,
John Johnston, reeve-adjoint,
W. N. Mallony, reeve de Adolphustown,

J. B. Diamond, reeve de Fredericksburgh,
Irvin Parks, reeve, Fredericksburgh-Nord,
J. J. Carscallen, reeve-adjoint, de Fredericksburgh,
F. Bosley, reeve de Callender,
Jas. Lane, reeve de Denbigh, Abinger et Ashley,
Thomas Polley, reeve de l'Ile Amherst,
T. G. Carscallen, reeve-adjoint de Napanee,
D. Benjamin Davis, reeve-adjoint de Ernestown,
D. W. Ball, reeve de Bath,
E. D. Perry, reeve-adjoint de Camden,
Wm. Brown, reeve-adjoint de Sheffield,
Jno. Sharp, reeve de Ernestown,
Leonard Wager, reeve de Sheffield,
J. D. Ham, reeve de Newburgh,
Thomas V. Sexsmith, reeve-adjoint de Richmond,
James Reid, reeve-adjoint de Camden,
Uriah Wilson, reeve de Napanee,
Lewis H. Stoner, conseiller d'Ernestown,
Robert S. Dennison, reeve de Richmond,
T. D. Pruyen, shérif-adjoint,
J. M. Parrott, trésorier, U.S.A,
J. Ben Guin, C.C.C,
Robert Mills, régistrateur-adjoint, L. et A.,
H. F. Fordward, J.P., Napanee,
M. J. Butler, arpenteur, Napanee,
James C. Huffman, ex-maire,
R. G. Wright, marchand de fer, Napanee,
H. W. Perry " "
Boyle et fils " "
W. S. Modoll
Thos. Symington,
J. J. Perry, droguistes, Napanee,
F. Chennest, bijoutier, Napanee.
W. Coxall, épicier, Napanee,
A. C. Hogan, Napanee,
J. F. McAllister, marchand tailleur,
J. Ashworth, marchand,
Ferguson frères, marchands de fer,
J. Gibbard et fils, manufacturiers,
Nelson Wager, instituteur,
J. J. Dockwood, libraire,
J. F. Smith, épicier,
W. A. Rose, marchand,
R. B. Hope, Newburgh,
A. K. Aylsworth, "
R. F. Hope, "
Allen Carter, droguiste,
W. W. Bell, épicier,
Douglas Hooper,
Miles Caton, marchand,
L. E. Percy, manufacturier,
Wm. Grange, droguiste,
Thomas Johnston, marchand, Newburgh,
Henry Paul, marchand, Newburgh,
Chas. Milbanks, " "
Henry Twinkle, graveur et doreur,

D. B. Sturkney et Cie, manufacturiers,
Joseph Ferlenton, ébéniste,
Thomas Bur, fabricant de papier,
Hayden et Ryan, marchands,
Luke A. Wheeler, Tamworth,
C. S. Wheeler "
James Sleivorth, droguiste,
Chas. H. Douglas, Tamworth
Henry F. Flinn, Napanee Mills
Fralick et Crouch, manufacturiers, Napanee,
James Belsh, voiturier,
R. J. Woods, forgeron, Napanee,
Luther F. Fralick, gentilhomme,
T. S. Henry, libraire et prop. " *Standard*,"
W. D. Madden, libraire, etc.,
Hugh Davy, fermier,
Welston et Boys, voituriers,
John Alcombrach, fermier.
Millen, M. Van Lusen, fermier,
Hinch frères., marchands de nouveautés, etc.,
E. Z. Perry, voyageur,
H. R. Atkins,
A. W. Grange et frères., droguistes,
Dowing et Cie, marchands,
John Carson, Napanee,
Roblin et Ford, marchands,
Chas. Lane, conseiller de Napanee,
E. M. Fralick, commerçant de produits,
J. R. Scott, fabricant de papier,
W. F. Hall "
Wilder Jay, maire de Napanee,
Phillip Embury, greffier de ville, Napanee,
James Altem, chef de police,
Hiram Fralick,
Peter Johnston, Camden-Est,
W. G. Wilson, avocat et solliciteur,
F. Jamieson, boulanger et confiseur.

A Son Excellence le gouverneur général du Canada en conseil.

La pétition du conseil du comté de Lennox et d'Addington, expose très humblement:

Que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a acquis e droit de passage et nivelé la voie à partir du chemin de fer du Grand-Tronc, dans a ville de Napanee, jusqu'au village de Tamworth, dans la division électorale du comté d'Addington, distance d'environ trente milles, et a posé des rails d'acier (50 lbs) sur vingt milles de ce parcours;

Que cette compagnie désire prolonger son chemin afin de se relier au chemin de fer d'Ontario et Québec, et au chemin de fer de l'Ontario Central à l'ouest, distance d'environ quarante milles;

Que vos pétitionnaires sont grandement intéressés au développement des ressources de ce comté et désirent vivement que leur chemin se fusionne au nord avec le chemin de fer canadien du Pacifique;

Que la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec a déployé une grande énergie et montré beaucoup d'esprit d'entreprise. Vos pétitionnaires sont informés qu'il faudra dépenser une somme beaucoup plus considérable qu'on ne l'avait cru d'abord pour traverser un marais, à proximité du village de Tamworth, par suite des bas-fonds qui s'y trouvent;

Que la partie du pays qui sépare Tamworth du chemin de fer d'Ontario et Québec et du chemin de fer de l'Ontario Central, est d'une nature rugueuse et montueuse, et qu'il faudra y dépenser par mille une somme beaucoup plus grande que sur la partie entre Napanee et Tamworth ;

C'est pourquoi vos pétitionnaires demandent humblement que votre gouvernement accorde une aide libérale au chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, afin d'assurer ainsi l'achèvement prochain de cette ligne jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec et au chemin de fer de l'Ontario Central ; et ils ne cesseront de prier.

Signé par le préfet et contresigné par le greffier.

B. O. LLOYD, préfet.

F. A. Ross, greffier du comté, *pro tempore.*

NAPANEE, 13 mars 1884.

A Son Excellence le gouverneur général du Canada en conseil :

La pétition de la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec' expose humblement :

Que votre pétionnaire a demandé, par sa pétition, en date du 18 juillet 1882, qu'on lui accorde l'aide suivante pour lui permettre de construire son chemin de fer.

De la ville de Napanee au village de Tamworth, distance de vingt-huit milles et demi, $5,000 (cinq mille piastres) par mille, et depuis Tamworth, en gagnant le nord, sur un parcours de vingt milles, $8,000 (huit mille piastres) par mille ;

Que votre gouvernement a accordé à la compagnie $3,200 (trois mille deux cents piastres) par mille sur un parcours de vingt-huit milles, afin de lui aider à construire son chemin entre Napanee et Tamworth ;

Que votre pétitionnaire a constaté que le chemin, à partir de Napanee jusqu'à Tamworth, les voies d'évitement et de service qu'elle doit construire pour mettre son chemin en bon état de fonctionnement comprises, aurait trente-deux milles de longueur ;

Votre pétitionnaire expose en outre qu'il y a dans les townships de Sheffield et Camden, dans la division électorale d'Addington, près du village de Tamworth, un vaste marais (que le chemin doit nécessairement traverser), et dans lequel se trouvent plusieurs immenses bas-fonds, ce qui nécessitera une dépense beaucoup plus considérable qu'on ne s'y attendait. Il faudra dépenser à cet endroit-là seulement, plusieurs milliers de piastres ;

Que le dressement de la plateforme a été fait depuis le village de Tamworth jusqu'à la ville de Napanee ;

Que de bonnes traverses en cèdre ont été posées sur un parcours de vingt milles, ainsi que des rails d'acier de la meilleure qualité (56 lbs à la verge), et que le reste des matériaux nécessaires pour compléter la voie a été transporté sur le terrain, et que le travail de construction se poursuit ;

Votre pétitionnaire désire construire certains embranchements, à partir de la ligne principale, viz : un qui gagnera le nord-ouest à partir de Tamworth pour se relier au chemin de fer d'Ontario et Québec, à ou près de Bogart, dans le township de Hungerford, à vingt milles de Tamworth, et qui se prolongera à partir de Bogart jusqu'à un endroit du chemin de fer de l'Ontario Central, à vingt milles de Bogart, et un autre d'environ six milles de longueur, partant d'un point de la ligne principale à Yarker, ou entre Yarker et Moscow, pour se relier, en se dirigeant vers l'est, au chemin de fer de Kingston et Pembroke, à Harrowsmith, ou entre Harrowsmith et Verona, dans le township de Portland ;

Que par suite de la nature rugueuse de certaines parties du pays, situées entre Tamworth et le chemin de fer d'Ontario et Québec, et le chemin de fer de l'Ontario Central, la construction d'un chemin de fer dans cet endroit coûtera plus cher par mille qu'entre Napanee et Tamworth.

Que le chemin de fer de Kingston et Pembroke a obtenu du gouvernement d'Ontario une somme de $8,000 (huit mille piastres) par mille pour lui aider à cons-

truire son chemin à travers un pays semblable sous bon nombre de rapports à celui qui sépare Tamworth des endroits mentionnés plus haut;

Que votre pétitionnaire vous renvoie pour plus amples et meilleurs détails au sujet du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, et des avantages qu'il doit apporter au pays en aidant aux manufactures et au développement des mines de fer, ainsi que de toutes les ressources minérales et autres du pays, à la pétition, en date du 18 juillet 1882, mentionnée plus haut, et au rapport de M. D. Starke, I.C., daté du 26 février 1883, envoyé à M. N. P. Bradley, secrétaire du département des chemins de fer et canaux, copies desquels sont ci-annexées;

C'est pourquoi votre pétitionnaire prie humblement votre gouvernement de lui accorder l'aide suivante:

Pour les vingt-huit milles déjà subventionnés, une nouvelle somme de dix-huit cents piastres par mille, et pour le nombre de milles additionnels, les voies d'évitement et de service comprises, jusqu'à la rivière Napanee, dans la ville de Napanee, soit quatre milles, la somme de cinq mille piastres par mille, et pour l'embranchement, à partir de Tamworth jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, et au chemin de fer de l'Ontario Central, la somme de huit mille piastres par mille.

La subvention de huit mille piastres par mille pour cet embranchement devra être payée à mesure qu'on terminera des sections de huit milles ou plus, jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, et le restant du chemin, lorsqu'il aura été ainsi terminé, jusqu'à la jonction avec le chemin de fer de l'Ontario Central.

Et votre pétitionnaire ne cessera de prier.

ALEXANDER CURRY,
Président de la Cie de ch. de fer N., T. et Q.
M. WILLIAMS,
Secrétaire de la Cie de ch. de fer N., T. et Q.

NAPANEE, 17 mars 1884.

CHEMIN DE FER D'ÉRIÉ ET HURON.

A Son Excellence le très honorable marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada :

La pétition du conseil municipal de la ville de Chatham, Ontario;

EXPOSE HUMBLEMENT :—

Qu'il existe une ligne directe de chemin de fer appelée l'Erié et Huron, laquelle relie Rondeau-Harbour, sur le lac Erié, à Wallaceburg, endroit situé à peu près à mi-chemin entre Rondeau et Sarnia, et qu'il est désirable de prolonger ce chemin jusqu'à ce dernier endroit. Les divers townships que ce chemin de fer traverse aujourd'hui, de même que ceux à travers lesquels se fera le prolongement projeté, ont donné à ce chemin différentes sommes, sous forme de boni, proportionnellement à leurs ressources et aux avantages qu'ils doivent en retirer;

Et considérant que vos pétitionnaires croient qu'il est tout à fait désirable de prolonger ce chemin de fer jusqu'à Sarnia,

Vos pétitionnaires prient en conséquence Votre Excellence en conseil vouloir bien accorder à ce chemin de fer une somme suffisante pour leur permettre de compléter la voie jusqu'à la ville de Sarnia.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

S. HADLEY, maire.
JNO. TISSIMAN, greffier de ville.

CHATHAM, ONT., 19 février 1884.

CHAMBRE DES COMMUNES, CANADA.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre quelques faits relatifs au chemin de fer Erié et Huron que je crois de nature à rendre ce chemin digne de la considération et de l'appui du gouvernement.

1. La compagnie du chemin de fer d'Erié et Huron a été formée en 1872 et fut alors constituée en corporation par le gouvernement d'Ontario, pour construire une ligne entre le lac Erié et le lac Huron, à travers les comtés de Kent et de Lambton.

2. Cette compagnie tomba sous les dispositions du chapitre 2 du statut 34 Vict., de la législature d'Ontario, lequel décrète qu'il est à propos d'aider à la construction de chemins de fer se rendant des endroits fréquentés aux sections éloignées et aux territoires de concessions gratuites de terres, ou servant à relier nos grands lacs intérieurs.

3. En 1873, les comtés de Kent et de Lambton accordèrent à la compagnie des bonis, le premier de $155,000 et le second de $110,000, mais un procès coûteux et long vint arrêter les travaux, et dans l'intervalle le boni de Lambton fut périmé et perdu.

4. En 1878, la compagnie s'entendit avec un entrepreneur du gouvernement pour la construction de la section de Kent, mais en 1879 les travaux furent discontinués faute d'argent.

5. Le gouvernement d'Ontario accorda, en 1881, une subvention de $2,000 par mille pour les quarante et un milles et demi de la section de Kent, payable lors de l'achèvement de la voie à partir du lac Erié jusqu'à Wallaceburg.

6. Outre les $155,000 qui lui avaient été données par Kent, la compagnie reçut en 1882, des townships de Blenheim, Chatham, Dresden et Wallaceburg, de nouveaux bonis pour un montant de $70,000.

7. Le dernier jour de septembre 1883, on avait terminé les quarante-un milles et demi du chemin entre le lac Erié et Wallaceburg, et fait une construction de première classe avec des rails d'acier, un pont en fer sur la Thames, des quais et des jetées sur la Rondeau et sur la rivière Sydenham, à Wallaceburg, et toutes les stations, voies d'évitement, ateliers et plaques tournantes nécessaires. La ligne était de plus pourvue de bonnes et suffisantes locomotives, de wagons à bagages, wagons-poste et wagons à voyageurs (et est maintenant exploitée et l'a été depuis le dernier jour de septembre, transportant régulièrement les voyageurs, le fret et les malles), au coût de $10,000 par mille, en obligations du chemin ; ce qui, joint à l'équipement, porte le coût des quarante et un milles et demi de la section de Kent à un peu plus de $700,000.

8. Le gouvernement du Canada a déclaré, par un acte de la dernière session, que ce chemin était d'un intérêt général pour le Canada.

9. Le parlement fédéral, au cours de la présente session, a passé un acte qui prolonge de trois années le terme fixé pour l'achèvement de la section de Lambton, ou les trente milles à partir de Wallaceburg jusqu'au lac Huron.

10. La compagnie ne possède aucun fonds et est incapable de compléter la section nord du chemin, si l'on ne vient à son secours. Par suite de l'acte passé à la dernière session du parlement fédéral, le gouvernement d'Ontario ne peut accorder cette aide.

11. Si le gouvernement fédéral accordait une somme de $3,200 par mille, comme il l'a fait pour le chemin de Napanee et Tamworth, ainsi que pour d'autres durant la dernière session, cela, joint à l'aide promise par la ville de Sarnia et les townships de Sombra et de Moore, dans le comté de Lambton, permettrait à la compagnie de construire son chemin, de Wallaceburg au lac Huron.

Les actionnaires de la compagnie sont entièrement convaincus de la valeur et de l'importance du chemin projeté et du grand besoin de le terminer jusqu'au lac Huron, afin de relier ainsi les lacs Erié et Huron, en passant à travers des municipalités privées de toute communication par chemin de fer, et afin d'éviter la nécessité de naviguer sur les hauts-fonds de Saint-Claire, dont le chenal change constamment de place et se trouve aujourd'hui entièrement du côté américain.

Comme il faut un pont tournant sur la rivière Sydenham, à Wallaceburg, ainsi que des quais, cales et bacs sur la rivière Sainte-Clair et au lac Huron, c'est un chemin très couteux à construire, et il est tout à fait impossible d'y songer, à moins d'avoir l'aide demandée.

J'espère que vous pourrez recommander à vos collègues du gouvernement qu'il soit accordé à cette compagnie la somme de $3,200 par mille, pour lui aider à mener à bonne fin cette entreprise qui est très importante pour la péninsule de l'ouest, à condition que le chemin soit achevé à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement, avant qu'aucune somme d'argent ne soit demandée.

Je joins à cette lettre une carte de la section où se fait actuellement la construction, ainsi que de la section que traversera le prolongement projeté.

Je demeure, monsieur, votre très fidèle,

HY. SMYTH, M.P., Kent.

Sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer,
27 mars 1884.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE D'ONTARIO.

25 mars 1884.

MONSIEUR,—De crainte de n'avoir pas expliqué clairement la proposition que j'avais l'honneur de faire au gouvernement hier, au nom du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, je vous soumets ce qui suit:

1. La compagnie demande au gouvernement de garantir l'intérêt sur les obligations de la compagnie, 6 pour 100, obligations de trente ans.

2. Une subvention calculée d'après le nombre de milles du chemin de fer.

Les obligations se divisent en obligations du chemin de fer et du pont; les dernières sont pour un montant de $1,000,000.

L'estimation du coût de la ligne, 561 milles, à $25,000 par mille, est de	$14,025,000
Pont	2,000,000
Total	$16,025,000
A déduire de ce montant, la moitié du coût du pont que paiera la compagnie dite *American Railway and Bridge Campany*	1,000,000
	$15,025,000

La compagnie offre comme garantie de l'intérêt:

1. Un dépôt en argent de $1,000,000.
2. De payer l'intérêt sur les obligations durant que se fera la construction.
3. Cet intérêt constituera la première charge sur le chemin.

Le gouvernement aura donc comme garantie, lorsque la ligne sera terminée (et jusqu'à cette époque les entrepreneurs sont obligés de payer l'intérêt sur les obligations):—

Numéraire	$ 1,000,000
Ligne terminée	15,025,000
Subvention fédérale	3,966,000
Total	$19,991,000

J'inclus la subvention fédérale parmi les garanties, parce qu'elle doit rester entre les mains du gouvernement jusqu'à ce que les recettes nettes, non les brutes, soient suffisantes pour couvrir l'intérêt sur les obligations.

Il ne faut pas oublier non plus de remarquer que chaque mille de chemin construit demeurera, pendant la construction de la ligne, une garantie additionnelle d'un quart de plus que le montant des obligations émises pour chaque mille du chemin de fer.

L'intérêt constituera de plus la première charge sur le chemin de fer. Le dépôt en numéraire, la subvention fédérale, et la ligne une fois construite, y compris le

matériel roulant, les stations et l'équipement de toute espèce, seront confisqués au profit du gouvernement si, en aucun temps, la compagnie arriérait le paiement de l'intérêt pendant six mois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. BERGIN,
Président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario.

A l'honorable sir LEONARD TILLEY, ministre des finances.

OTTAWA, 28 mars 1884.

MON CHER SIR CHARLES,—Au sujet de la conversation que nous avons eue ensemble ce soir, au cours de laquelle vous m'avez assuré que le gouvernement ne pourrait accorder aucune aide au chemin de fer du Pacifique d'Ontario, laissez-moi attirer votre attention sur le projet primitif, qui consistait—dans la construction d'une ligne entre Cornwall et Perth, distance de 82 milles, en passant dans le haut de nos comtés de l'est, et d'une ligne d'embranchement à partir de South-Finch en gagnant le franc nord jusqu'à Ottawa, distance de 35 milles, et en tout 115 milles de chemin.

Pour atteindre Ottawa en partant de Cornwall, il faut actuellement parcourir la voie du Grand-Tronc à l'ouest jusqu'à Brockville, distance de 60 milles, et de là par le Brockville et Ottawa, distance de 75 milles, en tout 135 milles, ou à l'est jusqu'à Coteau, distance de 36 milles, puis de là, au moyen du Canada Atlantique, distance de 78 milles—en tout 114 milles de Cornwall à Ottawa; tandis que le tracé de la ligne du Pacifique d'Ontario n'a que 53 milles entre Cornwall et Ottawa.

L'impuissance où se trouve le gouvernement d'aider le chemin d'entier parcours jusqu'au Sault me force à me rabattre sur le projet primitif, et à demander de l'aide pour cette partie de la voie qui servira le mieux les intérêts du plus grand nombre des comtés arrosés par le Saint-Laurent, j'entends la ligne de Cornwall à Perth—longue de 82 milles—espérant qu'une autre année le gouvernement pourra peut-être trouver moyen d'aider à la construction des 35 milles entre South-Finch et Ottawa, si la compagnie ne le pouvait faire autrement.

Un aide de $6,000 par mille jointe à ce que promettent les municipalités et à la vente des obligations, permettra à la compagnie, je l'espère, de construire la ligne entre Cornwall et Perth. Ce chemin sera d'un projet incalculable pour la partie est d'Ontario, et procurera aux cultivateurs des marchés d'un accès facile, peu coûteux et commode.

Vous me permettrez de faire observer que nos comtés, non plus qu'aucun autre dans la partie est d'Ontario, n'ont jamais reçu l'aide d'une piastre du gouvernement fédéral pour leurs chemins de fer ; et lorsque je compare la faible somme que nous demandons maintenant, un demi-million de piastres à peu près à ce qui a été accordé à d'autres parties de la province, je ne crois pas que notre demande paraisse excessive. Il y a dans nos comtés plusieurs villages qui, si le chemin de fer est construit, deviendront d'ici à une couple d'années des villes prospères et populeuses; tels sont par exemple les villages d'Inkerman, Chesterville et West Winchester, dans le comté de Dundas; South Finch, Berwick, Crysler, Newington et Harrison, dans le comté de Stormont. Tous ces villages n'ont actuellement aucune communication avec les autres endroits par voie ferrée, et si le gouvernement n'accorde pas l'aide demandée, les comtés qui ont déjà souscrit des sommes importantes dans l'espérance d'avoir cette aide, seront profondément désappointés, car ils ne peuvent s'adresser ailleurs.

Fidèlement à vous,
D. BERGIN.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KINGSTON ET PEMBROKE.

OTTAWA, 14 février 1884.

CHER MONSIEUR,—Relativement à l'entrevue que nous avons eu l'honneur d'avoir avec vous aujourd'hui, dans le but de demander un boni pour le prolongement

projeté du chemin de fer de Kingston et Pembroke jusqu'au village de Westport, dans le comté de Leeds, nous vous soumettons très respectueusement.

1. Que la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke a obtenu une charte pour construire un chemin depuis Bedford Station, sur la voie principale, jusqu'à Westport, distance d'environ dix-sept milles;

2. Que les directeurs du chemin de fer de K. et P. n'ont demandé cette charte qu'après avoir reçu, des habitants des townships de Bedford et North Crosby, la promesse formelle que des bonis seraient accordés pour aider à la construction de cet embranchement;

3. Que ces townships ont soumis à leurs municipalités respectives des règlements accordant des bonis s'élevant à $32,000 à la dite ligne d'embranchement. A ces bonis sont venus s'ajouter des souscriptions particulières au montant de $2,000 et le don gratuit des terrains pour le terminus;

4. Que si l'on considère la situation financière de ces townships, ces bonis sont très libéraux;

5. Que les habitants de ces townships ont beaucoup souffert depuis nombre d'années d'avoir à parcourir de trente à cinquante milles avant d'atteindre un marché pour écouler leurs produits;

6. Que la construction de cet embranchement facilitera le développement de plusieurs mines très précieuses de fer, de phosphates et de plomb;

7. Que le comté de Leeds a beaucoup de titres à cette faveur, car c'est un des plus anciens comtés de la province, et il n'a jamais reçu de crédit du gouvernement pour aucune amélioration publique;

8. Que la construction de cet embranchement assurera une communication directe avec le chemin de fer canadien du Pacifique, ce qui est une question de grande importance pour les habitants de ces municipalités;

9. Que le coût de cet embranchement est estimé à environ $16,000 par mille;

10. Que la compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke s'est engagée, moyennant le paiement d'un boni de $7,000 à $8,000 par mille, à construire et exploiter la dite ligne;

11. Que les habitants de ces townships ont épuisé toutes leurs ressources disponibles, en donnant $2,000 par mille, et leur seul espoir maintenant c'est que le gouvernement fédéral vienne à leur aide en accordant la somme de $5,000 par mille, afin de les placer ainsi sur le même pied que les habitants des comtés voisins. Espérant que vous voudrez bien, aussitôt que vous le pourrez commodément, prendre cette question en favorable considération, et nous obtenir le secours demandé."

Nous avons l'honneur d'être, vos obéissants serviteurs,

MGR. J. J. FARELLY, adm. diocèse de Kingston.
M. J. STANTON, curé de Westport, comté de Leeds.
CHARLES M. WILLIAMS, curé de Lennox, Frontenac et Addington
H. WHELAN, maire de Crosby-Nord.
JOSEPH ROGERS, maire de Bedford.
W. H. FREDENBURG, }
H. W. LNCKWOOD, } conseil de township.
E. G. ADAMS, }
JOHN P. FOLEY, }
GEORGE JEACLE, trésorier.
WM. DIER.
GEO. TAYLOR, M. P., Leeds-Sud.
JNO. N. BELL, M. P., Addington.

Honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

KINGSTON, 4 mars 1884.

A l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux :

La compagnie du chemin de fer de Kingston et Pembroke, expose respectueusement :

Que la compagnie a obtenu une charte de la législature fédérale pour construire sa ligne de Kingston à Pembroke ;

Qu'après avoir constaté le fait que la ligne suivrait de très près la voie du Canada Central, maintenant le chemin de fer canadien du Pacifique, à partir d'un endroit à proximité de Renfrew jusqu'à Pembroke, la compagnie fit un arrangement par lequel elle obtint le droit de circulation sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à partir du dit endroit, à proximité de Renfrew jusqu'à Pembroke.

Que par la suite la compagnie obtint le droit de circuler sur le dit chemin de fer canadien du Pacifique à partir de Pembroke jusqu'au lac Nipissingue, et fit de plus des arrangements qui assuraient le transport et le soin convenables de ses voyageurs et de son fret jusqu'au Sault-Sainte-Marie et au Lac Supérieur, à un tarif que l'on conviendrait ou qui serait réglé par arbitrage ;

Que la ligne de la compagnie est terminée, et des convois circulent maintenant à partir de Kingston jusqu'au lac Calabogie, sur la rivière Madawaska, dans Bagot, distance d'environ quatre-vingt-huit milles ;

Que c'est entre le dernier endroit mentionné et la traverse de la rivière que la construction sera la plus difficile ; on évalue qu'elle coûtera $75,000 et plus, et la distance n'est que d'environ un mille et demi ;

Que la municipalité et la province ont accordé de l'aide pour le chemin, à partir de Kingston jusqu'à la traverse de la rivière Madawaska. Sans cette aide il aurait été complètement impossible de construire la ligne, car le pays est pour la plus grande partie inhabité et il est partout excessivement rugueux. Les frais de construction ont été fortement augmentés par suite du fait que ce pays est sillonné par des montagnes d'un dur granit coupant généralement la ligne à angles droits ;

Qu'à partir de la rivière Madawaska jusqu'à Renfrew, distance d'à peu près quinze milles, les travaux se poursuivent, toutefois il est impossible d'obtenir aucune aide de la municipalité ou du gouvernement pour pouvoir compléter cette partie de la voie ;

Que la ligne construite par la compagnie servira à relier la partie centrale d'Ontario et la cité de Kingston au grand chemin national—le chemin de fer canadien du Pacifique—et jusqu'à ce qu'il y ait une ligne de jonction au nord, à partir de Gravenhurst, elle reliera également conjointement, avec le chemin de fer d'Ontario et Québec, la partie ouest de la même province.

C'est pourquoi la compagnie, afin de pouvoir accomplir le travail difficile qu'elle doit maintenant faire et pour compléter la ligne d'une manière convenable et la pourvoir de rails d'acier pendant la présente année, jusqu'à Renfrew, demande :

Que le gouvernement du Canada accorde une aide, au taux de $4,000 par mille, sur les quinze milles ci-dessus mentionnés, à partir de la rivière Madawaska jusqu'à Renfrew.

Et elle ne cessera de prier.

C. F. GILDERSLEEVE,
Président de la Cie du chemin de fer de Kingston et Pembroke.

NORTH-CROSBY, 25 février 1884.

A l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer.

Les soussignés, habitant le township de North-Crosby, dans le comté de Leeds, province d'Ontario, exposent humblement :

Qu'au mois de décembre dernier le township de North-Crosby a passé, après qu'une influence très considérable eût été exercée pour cet objet, un règlement accordant une aide de $25,000 à l'embranchement du chemin de fer de Kingston et Pembroke ;

Que dans l'opinion de vos pétitionnaires, la construction de cet embranchement de chemin de fer, qui ne doit traverser qu'un seul côté du township, sur un parcours d'à peu près trois milles, ne sera d'aucun profit ou avantage pour une grande partie du township ;

Que les avantages que l'on doit retirer de la construction de cet embranchement, si toutefois on en doit retirer aucun, ne sont pas du tout proportionnés à la somme accordée, et que les contribuables du township de North-Crosby ne sont pas en état de pouvoir payer cette somme ;

Que vos pétitionnaires possèdent la plus forte partie de la propriété imposable du township, et que le règlement a été voté par les contribuables de moindre importance de ce township, sauf quelques exceptions ;

Que dans l'opinion de vos pétitionnaires, il se construira avant longtemps un chemin de fer depuis la ville de Brockville, dans le comté de Leeds, lequel traversera le township de North-Crosby jusqu'au village de Wesport, dans le dit comté, et de là gagnant le nord-ouest en traversant d'autres comtés et districts, il se rendra jusqu'aux rivages de la baie Georgienne, et de ce dernier endroit au Sault Sainte-Marie. Ce dernier chemin de fer sera certainement d'un profit durable pour le township de North-Crosby, de même que pour les autres townships qu'il traversera ;

Que le canal Rideau, qui traverse le township de North-Crosby, nous offre plus de facilité pour l'expédition que ne le ferait un embranchement de chemin de fer ;

C'est pourquoi vos pétitionnaires vous prient de vouloir bien recommander que le gouvernement n'accorde aucune aide à cette commpagnie de chemin de fer, et ils ne cesseront de prier.

Martin,
Oliver McInally
Richard Grattier,

John Barker,
Harvey Knapp,
et 103 autres.

NORTH-CROSBY, 25 février 1885.

A l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer.

Les soussignés, habitant le township de North-Crosby, dans le comté de Leeds, province d'Ontario, exposant humblement :—

Qu'au mois de décembre dernier le township de North-Crosby a passé, après qu'une influence très considérable eût été exercée pour cet objet, un règlement accordant une aide de $25,000 à l'embranchement du chemin de fer de Kingston et Pembroke.

Que dans l'opinion de vos pétitionnaires, la construction de cet embranchement de chemin de fer, qui ne doit traverser qu'un seul côté du township sur un parcours d'à peu près trois milles, ne sera d'aucun profit ou avantage pour une grande partie du township. Que les avantages, si toutefois on en doit retirer aucun, ne sont pas du tout proportionnés à la somme accordée, et que les contribuables du township de North Crosby ne sont pas en état de pouvoir payer cette somme.

C'est pourquoi vos pétitionnaires vous prient de vouloir bien recommander que le gouvernement n'accorde aucune aide à cette compagnie de chemin de fer ;

Et ils ne cesseront de prier.

Martin Knapp,
Harvey Knapp,

Oliver McInally,
Abraham Bell,

et trente et un autres.

CHEMIN DE FER ET PONT ENTRE LA JONCTION DU CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER ET LA JONCTION SAINT-MARTIN.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD,
BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,
MONTRÉAL, 28 janvier 1884.

MON CHER MONSIEUR,—Le temps me paraît être opportun pour demander au gouvernement d'aider à la construction du chemin de fer Union Jacques-Cartier.

Ce chemin de fer est maintenant sous le contrôle du gouvernement fédéral. En vertu d'un arrangement fait avec cette compagnie, la ligne a été construite, comme vous le savez, à partir d'un endroit appelé Lachine Bank, sur le chemin du Grand-Tronc jusqu'à un endroit situé à proximité du Sault-aux-Récollets, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, conformément à la charte accordée par la législature de Québec.

Bien que cette ligne soit achevée depuis près deux mois, elle n'a pas encore été livrée au trafic par suite du fait que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fait des objections à l'exercice des droits de circulation qu'elle prétend posséder seule sur la ligne, entre la jonction Saint-Martin et Montréal, et les endroits intermédiaires.

Cette question a été portée devant les tribunaux, mais quoiqu'il advienne, il sera nécessaire, dans l'intérêt des marchands de Québec et de la population qui demeure le long de la rive nord, d'avoir un chemin indépendant; et pour cela il faudra probablement prolonger la ligne jusqu'à Saint-Vincent-de-Paul, et construire un autre pont sur la rivière.

La compagnie Jacques-Cartier a, je crois, des droits à la considération du gouvernement pour les travaux qu'elle a exécuté, et pour l'encourager à prolonger la ligne, suivant qu'il a été suggéré plus haut, ainsi qu'à un boni pour la construction d'un ouvrage qui sera dispendieux.

Vous vous rappellerez que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu $100,000 du gouvernement de Québec, lors de la vente de la section ouest du chemin, pour construire une ligne de communication entre son chemin et le Grand-Tronc, *ce qu'elle n'a pas fait.*

La compagnie du chemin de fer Jacques-Cartier a fait cet ouvrage; ce chemin est tout dans l'intérêt de la province de Québec, et j'espère ne rien faire d'inconvenant en vous priant d'attirer l'attention du gouvernement sur la demande du chemin de fer Jacques-Cartier.

S'il y avait quelque autre chose à faire je serais heureux que vous me le diriez.

Votre très fidèle,

W. WAINWRIGHT, administrateur général.

Sir HECTOR LANGEVIN.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD, BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL.

OTTAWA, 1er février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli la pétition de la compagnie du chemin de fer Jacques-Cartier. Je me permettrai d'ajouter pour votre information, ce qui suit:

Cette ligne a une longueur de sept milles jusqu'à la jonction avec le chemin de fer canadien du Pacifique, près du Sault-aux-Récollets, et il a été opéré un raccordement ainsi que pourvu par l'arrêté du comité des chemins de fer du Conseil privé.

Cette construction est terminée depuis environ deux mois, cependant elle n'a pas servi au trafic parce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne veut pas permettre à la compagnie de la Rive Nord d'exercer des droits de circulation afin d'opérer la manutention des marchandises du chemin de fer de la Rive Nord à la ligne Jacques-Cartier.

Quelle que soit la décision des tribunaux sur les questions légales qui leur sont soumises, l'on croit que le transbordement du trafic entre la ligne Jacques-Cartier et le chemin de fer de la Rive Nord sera soumis à des difficultés de nature à rendre de peu ou d'aucune valeur, pour les habitants de la rive nord du Saint-Laurent, les sept milles déjà construits.

Qu'il est essentiel, si cela est possible, de procurer une communication indépendante à la population de Québec, ainsi qu'aux habitants du district traversé par le chemin de fer de la Rive Nord, ce qui peut être fait en prolongeant la ligne Jacques-Cartier jusqu'à Saint-Vincent-de-Paul, et en construisant un autre pont sur la rivière des Prairies.

Par ce moyen l'on posséderait une voie de communication non interrompue pour le trafic allant à l'ouest, à l'est, ou au sud ou en venant, mais il faudrait pour cela faire de très fortes dépenses qui ne rapporteraient que peu ou point d'avantages additionnels au chemin de fer Jacques-Cartier—tous les avantages seraient *principalement ou entièrement* dans l'intérêt de la province.

Dans le cas où l'on jugerait désirable de prolonger le chemin, le gouvernement devrait subventionner la ligne sur tout son parcours jusqu'au montant de $10,000 par mille, plus un boni de $100,000 pour la construction du pont. Alors même la compagnie aurait à se procurer des sommes d'argent considérables pour mener l'entreprise à bonne fin.

Je puis vous dire que lors de l'achat de la section Ouest du chemin de fer du gouvernement de Québec par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une somme de $100,000 a été accordée à même le montant qu'il avait été convenu de payer pour la construction d'une voie de communication avec le Grand-Tronc, cependant cela n'a pas été fait, bien que la compagnie du Pacifique ait gardé l'argent pour cette fin.

J'ajouterai de plus que j'ai raison de croire que si la compagnie du chemin de fer Jacques-Cartier entreprend de prolonger sa ligne l'été prochain, et de faire une voie indépendante jusqu'au chemin de la Rive Nord, la compagnie du Pacifique n'aura plus d'objections de donner l'usage de sa ligne dans l'intervalle, et permettra à la compagnie de la Rive Nord de faire la manutention du trafic en attendant l'achèvement de la construction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. WAINWRIGHT, administrateur général.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER.

La pétition de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier expose humblement:

Que la compagnie a été constituée par une charte de la législature de la province de Québec dans le but de fusionner les voies ferrées de la Rive-Nord et du Grand-Tronc, et de procurer une ligne de communication non interrompue aux habitants de Québec et du district que le chemin de la Rive-Nord relie à l'ouest, à l'est et au sud ;

Qu'en vertu de la charte dont il est question, la compagnie du chemin de fer Jacques-Cartier a construit un chemin de fer de sept (7) milles, depuis l'endroit désigné sous le nom de "Lachine Bank," sur la voie du Grand-Tronc, jusqu'à un certain point situé près du Sault-aux-Récollets, sur le chemin de fer canadien du Pacifique ;

Que bien que par l'arrangement fait avec la compagnie du chemin de la Rive Nord celle-ci se soit chargée de l'exploitation du chemin de fer Jacques-Cartier, et qu'en vertu du contrat de vente de la partie ouest du chemin de fer du gouvernement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, les droits de circulation sur la ligne, de la jonction Saint-Martin à Montréal, et aux endroits intermédiaires, aient été garantis au gouvernement ou à ses représentants à jamais, il est cependant considéré désirable de prolonger la ligne Jacques-Cartier jusqu'au chemin de la Rive Nord, à Saint-Vincent de Paul, en passant par les comtés d'Hochelaga et de Laval ;

Que pour mettre ce projet à exécution il faudra construire trois autres milles de chemin, ainsi qu'un pont dispendieux sur la rivière;

Qu'on ne saurait exagérer la valeur que ce chemin de fer aura, s'il est terminé, pour la province de Québec;

Que comme la compagnie Jacques-Cartier n'a reçu aucune aide de la province de Québec et que son chemin est maintenant sous le contrôle du gouvernement fédéral, on considère qu'une aide raisonnable devrait être accordée à la partie de la ligne déjà construite qui se soude au chemin de fer canadien du Pacifique, de même qu'un boni suffisant pour permettre à la compagnie de prolonger sa ligne et de construire le

pont nécessaire sur la rivière, le plus tôt que possible; cela dans l'intérêt des habitants de la rive nord du Saint-Laurent et de la cité de Québec en particulier;

Que votre pétitionnaire vous prie instamment de vouloir prendre de suite cette question en favorable considération;

Et elle ne cessera de prier.

CIE. DU CH. DE FER UNION JACQUES-CARTIER.

Par M. WAINWRIGHT, vice-président.

CHAMBRE DES COMMUNES, CANADA.

HONORABLE MONSIEUR,—Les députés soussignés dont les commettants sont spécialement intéressés au règlement des difficultés du chemin de fer Union Jacques-Cartier sur lesquelles on a dernièrement attiré votre attention, ont l'honneur de recommander à votre favorable considération la pétition de cette compagnie de chemin de fer pour de l'aide afin de prolonger la ligne jusqu'à Saint-Vincent de-Paul, et mettre aussitôt que possible Québec et les campagnes de la rive nord du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, en communication directe avec l'Ouest et les Etats-Unis. Les soussignés vous sollicitent respectueusement de vouloir bien agir promptement, dans l'intérêt de cette grande partie du pays.

FRED. HOUDE, et dix autres M. P.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,

OTTAWA, 9 février 1884.

MONSIEUR,—La communication de M. Houde et de dix autres membres du parlement, en date du mois de février 1884, demandant de l'aide pour le prolongement du chemin de fer Jacques-Cartier jusqu'à Saint-Vincent-de-Paul, m'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de faire rapport que si les marchandises peuvent être transportées entre Québec et l'Ouest, par les lignes actuelles de chemins de fer sans briser les convois, il n'y a pas grande nécessité de détourner les trains sur le chemin de la Rive Nord par la ligne Jacques-Cartier au moyen de la ligne directe entre le Sault-aux-Recollets et Saint-Vincent-de-Paul. Mais d'un autre côté, si l'on ne peut avoir le service de trains d'entier parcours *viâ* le chemin Jacques-Cartier, depuis le chemin de fer de la Rive Nord jusque dans l'Ouest, je considère qu'alors le tronçon direct entre le Sault-aux-Récollets et Saint-Vincent-de-Paul est important, principalement pour le commerce de la rive nord du Saint-Laurent, en aval de Montréal.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef et administrateur général.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Proposé par M. l'abbé Philippe Beaudet, curé de la paroisse de Saint-Laurent, François Léonard, J.P., et Augustin Jasmin, ex-maire,

Secondé par MM. les conseillers Benjamin Goyer et Jean-Baptiste Langevin dit Lacroix:

Que le chemin de fer Union Jacques-Cartier, commencé en septembre dernier et terminé à un coût de plus de $150,000, et inauguré le 15 décembre dernier, est pour les cultivateurs de la rive nord, de Québec à Montréal, une nouvelle voie de trafic direct avec l'Ouest et les Etats-Unis à toutes les saisons de l'année, et que les électeurs du comté de Jacques-Cartier ont vu avec peine les difficultés existant entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et le chemin de fer du Nord, au sujet de la fusion ou raccordement de cette nouvelle voie avec le chemin de fer de la Rive Nord,

ce qui cause de grands dommages au commerce et aux affaires du comté Jacques-Cartier.

Proposé par M. l'abbé Louis Geoffrion, ptre, supérieur du collège de Saint-Laurant, et M. David Millar, marchand,

Secondé par M. François Lecavalier, père, et M. Hormisdas Trudeau,

Qu'il est de l'intérêt public que le parlement fédéral intervienne pour faire cesser ces difficultés qui ont pour résultat d'empêcher les marchands sur la ligne du chemin de fer du Nord de recevoir directement les produits de l'ouest, et les habitants entre Trois-Rivières et Montréal d'expédier directement leurs marchandises dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, leur marché habituel, ce qui leur fait éprouver de grandes pertes.

Proposé par MM. Joseph Israël Lecavalier, M.D., Jos. Hubert Deguire, économe du collège de Saint-Laurent,

Secondé par MM. Raphaël Jasmin et Firmin Hudon :

Que le gouvernement fédéral en faisant régler cette importante question rendrait un immense service au comté Jacques-Cartier, en ce que la construction du chemin de fer Union Jacques-Cartier crée dans cette partie du pays de nouvelles industries, agrandit ainsi le commerce, et y apporte une prospérité plus grande que par le passé.

Proposé par MM. Alex. R. Pinet, M.D., Jean-Baptiste Lecours, président de la société d'agriculture du comté Jacques-Cartier,

Secondé par MM. Frs. X. Lecavalier, fils, et Arthur Lamère :

Que le cas advenant où le parlement fédéral n'effectuerait point d'arrangement pour faire cesser les entraves existant entre la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, qu'alors le gouvernement fédéral accorde à cette dernière compagnie un subside de $12,000 par mille jusqu'à Saint-Vincent-de-Paul, et $200,000 pour la construction d'un pont sur la rivière des Prairies, afin de continuer le chemin de fer Union Jacques-Cartier jusqu'à Saint-Martin, pour là se souder au chemin de fer de la Rive Nord.

Proposé par MM. Frs. Deguire et Jérémie Larivière, marguiller en charge,

Secondé par MM. Guillaume Lecavalier, fils, et Alex. Beaubien :

Que copies de ces résolutions soient transmises au ministre des chemins de fer, et que demande soit faite aux journaux de la cité de Montréal de les publier.

CHEMIN DE FER DE SAINT-LOUIS À RICHIBOUCTOU.

CHAMBRE DES COMMUNES, 31 janvier 1884.

MON CHER MINISTRE,—Je ne puis trop fortement vous prier de recommander à vos collègues que la subvention demandée pour l'embranchement projeté de chemin de fer depuis le chemin actuel "Kent Nord" jusqu'à Saint-Louis, par la résolution ci-jointe de la municipalité de Kent, soit accordée. Lorsque l'on donne tant aux chemins de fer d'ailleurs, mes commettants ne se croiront pas traités avec justice si le gouvernement ne subventionne pas ce chemin ainsi qu'un autre chemin de fer important projeté, de Moncton à Bouctouche.

Dans l'espérance d'obtenir une réponse favorable pour la transmettre à mes commettants.

Je demeure, cher monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. LANDRY.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

A une assemblée de la municipalité du comté de Kent, dans la province du Nouveau-Brunswick, tenue le 4 janvier 1884, les résolutions suivantes ont été passées à l'unanimité :—

"Considérant que la compagnie du chemin de fer de Saint-Louis et Richibouctou a passé un contrat avec une personne capable et responsable pour la construction de

la ligne, entre la ville de Richibouctou et Saint-Louis, distance de sept milles, et que cettte ligne ne peut être terminée si le gouvernement fédéral ne vient à son aide, en donnant une subvention en argent de $3,200 par mille, comme cela a été fait pour un certain nombre de lignes d'embranchement, dans la province, par l'acte de la dernière session.

" Il est en conséquence résolu de prier instamment le gouvernement fédéral d'accorder, aussitôt que possible, une somme de $3,200 par mille, laquelle, jointe à la subvention donnée par le gouvernement local, assurera l'achèvement prochain et heureux de cette ligne de chemin de fer, protégeant par ce moyen les intérêts d'une grande partie de la population de Kent.

Résolu qu'une copie de cette résolution, signée par le préfet et le secrétaire de la municipalité, soit envoyée à l'honorable P. A. Landry, le député du comté aux communes.

ANDREW DUNN, préfet.

GEO. MCINERNEY, secrétaire.

Je recommande la demande contenue dans la résolution ci-jointe à l'effet d'aider à la construction de l'embranchement de chemin de fer projeté. C'est en réalité le prolongement du chemin " Kent Nord " actuellement en opération depuis le chemin de fer I., jusqu'à Richibouctou—jusqu'à Saint-Louis.

P. A. LANDRY, M. P.

11 février 1884.

Aux honorables membres du Conseil privé,

MESSIEURS,—Les soussignés, députés de la compagnie du chemin de fer de Saint-Louis, Bouctouche et Richibouctou, incorporée et subventionnée en date du 6 avril 1882, par la législature du Nouveau-Brunswick, s'adressent respectueusement et avec confiance à cet honorable corps, formant le ministère de notre grand *Dominion*, pour lui demander de donner sa favorable considération à la ligne de chemin de fer, à partir de la ville de Richibouctou, dans le comté de Kent, jusqu'au village de Saint-Louis, distance d'environ sept milles.

Tout en étant très reconnaissants à la présente administration des affaires du Canada, pour la part importante et précieuse qu'elle a prise dans la construction de la seule ligne de chemin de fer du comté de Ken—"le Kent Nord" (*The Kent Northern*), d'un parcours de vingt-six milles—les soussignés pensent que les industries et le commerce en général du comté ont droit à de nouvelles faveurs.

Pendant la session de 1882, la législature locale, prenant en considération la position du comté de Kent, a voté une subvention de $3,000 par mille à la ligne de chemin de fer mentionnée plus haut, dans l'espérance sans doute que le gouvernement fédéral accorderait aussi de l'aide pour encourager cette entreprise.

L'honorable Pierre Landry, le député actuel de Kent, avait bien voulu en sa qualité de commissaire des travaux publics du Nouveau-Brunswick, donner dans le temps son précieux appui à ce projet, et les soussignés sont heureux et reconnaissants de constater que ces derniers comptent beaucoup voir leurs efforts couronnés de succès.

Conformément aux dispositions de l'acte qui constitue la compagnie en corporation, il a été ouvert un livre d'actions dans lequel un grand nombre se sont inscrits ; le choix des directeurs a été fait et il a été passé un contrat avec M. J. C. Brown pour la construction de la ligne, à partir de la ville de Richibouctou jusqu'au village de Saint-Louis. Cette ligne n'est que le prolongement du Kent Nord (*Kent Northern*) à sept milles au nord ; c'est donc naturellement une entreprise praticable en autant qu'il ne sera pas nécessaire d'avoir un matériel roulant spécial, car celui du Kent Nord (*Kent Northern*) y servira.

De plus la ligne est avantageuse à tous les intéressés, et les deux gouvernements sont très justifiables de subventionner des chemins de fer produisant de si précieux résultats. Le prolongement du chemin, le Kent Nord jusqu'à Saint-Louis, aura pour effet de rendre cette voie plus prospère à l'avenir ; elle deviendra un tributaire plus

important du chemin de fer Intercolonial. Le village et la paroisse de Saint-Louis sont situés sur la rivière Kouchibougnacis, et il n'y a que cinq milles entre le village et le golfe. Dans le voisinage du terminus de la ligne projetée du chemin de fer, se trouvent un collège et un couvent qui sont fréquentés par des enfants venant de toutes les parties du Nouveau-Brunswick.

Cette paroisse renferme trois grandes scieries ainsi que deux moulins à blé, et il y a, à quatre milles plus au nord, à l'endroit où se trouve le principal établissement de M. George McCleod, une autre scierie où il se fait un grand commerce de bois, ainsi qu'un chantier de construction de navires. Ces moulins ont coupé l'année dernière quinze millions de pieds de bois. Les vastes pêches depuis la baie de Miramichi jusqu'à Saint-Louis retireraient de grands bénéfices de cet embranchement de chemin de fer, car les pêcheurs pourraient apporter leurs poissons frais sur le marhé de la manière la plus expéditive. Ce chemin offrirait d'immenses facilités au commerce d'écorce, des traverses de chemin de fer, de l'éperlan, des huîtres, etc., etc., et, donnerait un nouvel élan aux établissements d'éducation de l'endroit, de même qu'à tous les intérêts publics en général.

En considérant d'une part les nombreux avantages que la construction de cet em branchement procurerait au comté, et de l'autre la faible somme demandée pour ac complir le projet, les soussignés ont entièrement confiance que vous accorderez la sub vention de $3,200 par mille pour assurer l'achèvement complet de la ligne.

Si cette somme est accordée, la construction de l'embranchement se fera certainement et cela satisfera généralement; tandis que si elle est refusée l'entreprise sera mise en péril et le comté de Kent sera privé de la subvention locale accordée à ce chemin, au grand désappointement de tous les intéressés.

Les soussignés peuvent ajouter ici que, si d'autres ombranchements de chemins de fer déjà subventionnés par votre gouvernement continuent à vous importuner par diverses députations afin de régler leurs querelles intestines, ils vous assurent qu'ils se contenteront de la subvention demandée, et qu'ils s'engagent de ne plus vous ennuyer à l'avenir sur ce sujet.

Cette entreprise ne rencontre d'opposition nulle part; c'est un projet populaire contre lequel il n'a pas été dit un seul mot de désapprobation.

Les conseillers de comté, lors de leur réunion il y a quelques semaines, ont adopté à la plus parfaite unanimité une résolution générale en faveur de la ligne projetée jusqu'à Saint-Louis.

Les électeurs du comté de Kent qui, dans le choix de leur représentant, ont montré leurs sympathies pour l'administration actuelle en élisant un homme dont les tendances politiques n'étaient pas équivoques, seraient très reconnaissants si le gouvernement leur rendait la pareille.

Il est stipulé au contrat que le chemin sera terminé durant l'année; il est en conséquence de la plus haute importance qu'on ait l'assurance de la subvention aussitôt que possible afin de commencer les travaux sans délai.

Dans l'espérance qu'avec de nouvelles facilités de communication par voie ferrée le comté de Kent pourra avoir le plaisir et l'honneur de visites plus fréquentes de la part des dignitaires de cet honorable et respectable corps, vos pétitionnaires vous soumettent leur demande en toute confiance, persuadés qu'en véritables hommes d'Etat et politiques éprouvés, vous ne leur offrirez pas des pierres lorsqu'ils vous demandent du pain.

M. F. RICHARD, ptre.,
WM. WHETEN, M.P.P.,
JOHN C. BROWN, I.C.

OTTAWA, 11 février 1884.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINT-LOUIS, RICHIBOUCTOU ET BOUCTOUCHE.

Assemblée de lundi, le 2 février A. D. 1884.

A une réunion des directeurs de la compagnie de chemin de fer de Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche, tenue ce 2 février, A. D. 1884, et à laquelle étaient pré-

sents tous les membres du conseil de direction, il a été unanimement résolu que le rév. M. F. Richard, M. William Wheten, M.P.P., et John C. Brown, ingénieur civil, soient envoyés en députation à Ottawa afin d'avoir une entrevue avec le gouvernement fédéral dans le but d'obtenir une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction du chemin de fer de Saint-Louis à Richibouctou.

Richibouctou, ce 4 février A. D. 1884.

Attesté, GEO. McINERNEY,

Secrét. de la Cie de ch. de fer Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche.

Par ordre du conseil de direction.

HOPEWELL A ALMA.

A Son Excellence le très honorable Henry Keith Petty Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada.

A l'honorable Conseil privé du Canada ;
Au parlement du Canada.

La pétition des soussignés expose humblement :—

Que considérant qu'il a été construit un chemin de fer désigné sous le nom d'embranchement de chemin de fer Harvey, qui n'est que le prolongement sur un parcours de trois milles du chemin de fer Albert,—un tributaire important de l'Intercolonial—lequel est maintenant en opération ; et considérant que les voies d'évitement, quais, entrepôts, matériel roulant, etc., etc., offrent de beaucoup plus grandes facilités au commerce et aux affaires importantes et toujours croissantes qui se font au terminus de ce chemin, le terminus en eau profonde du chemin de fer Albert et de l'embranchement Harvey ; et considérant de plus que cet embranchement du chemin de fer Harvey a été jusqu'ici construit par une compagnie désignée sous le nom de la compagnie de l'embranchement de chemin de fer Harvey, sans qu'aucune aide ne lui ait été donnée par le parlement.

Vos pétitionnaires vous prient humblement de vouloir bien, en présence de ces faits et dans l'intérêt de l'augmentation du commerce, accorder une subvention de $ pour la continuation et l'achèvement de ce chemin, et dans l'intérêt public.

Et ils ne cesseront de prier.

JOHN LEWIS, M.L.C.
W. J. LEWIS, M.P.P.
GAIUS S. TURNER, M.P.P.
W. H. A. CASEY, com. de la cour de paix.
DAVID STILES, J. P.
C. F. DOW, constructeur de navires.
M. STEEVES, maire.
GILBERT BREWSTER, J.P.
HARDING E. GRAVES, M.P.
ASCAL WELLS, shérif.
JAMES W. REED, J.P.
J. M. STEEVES.
GEO. A. ROBINSON, adm. du ch. de fer Albert.
ANTHONY STEEVES, entrepreneur
JOHN A. BEATTY, marchand.
H. MIDDLETON, banquier.
J. M. STEVENS, marchand.
GIDN. VERNON, gentilhomme.
ALONZO SMITH, cultivateur.
G. H. SMITH, conseiller du comté.
EZRA BISHOP, cultivateur.
ISAAC J. BREWSTER, marchand.

CHEMIN DE FER DE SAINT-ANDRÉ A LACHUTE.

A l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux du Canada.

MONSIEUR,—Les soussignés, habitant la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, ont été députés pour vous entretenir d'un sujet du plus grand intérêt et d'une importance majeure pour ce comté, et cette paroisse en particulier, et ont l'honneur de vous exposer :

Que le village de Saint-André a été depuis un grand nombre d'années la principale place d'affaires du comté d'Argenteuil. Il se trouve en communication directe avec la partie navigable de la rivière des Outaouais, et il a été et est encore fréquenté non seulement par les habitants des autres paroisses du comté, mais aussi par ceux de certaines parties des comtés de Prescott et de Vaudreuil ;

Que le gouvernement fédéral possède de vastes constructions à Carillon, dans la paroisse de Saint-André ; et que le barrage de Carillon, qui a été construit récemment, a créé de précieux pourvoir d'eau, lesquels appartiennent au gouvernement et sont d'une force suffisante pour permettre d'établir un grand centre manufacturier ;

Que la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental à travers le village de Lachute, dans le même comté, a virtuellement jeté dans l'ombre le village de Saint-André, et a pratiquement monopolisé tout le trafic qui monte et descend la rivière des Outaouais, même pendant l'été ; de plus, le défaut de communication par voie ferrée a eu l'effet de diminuer la valeur de la propriété dans la paroisse, en même temps que de rendre inutiles les précieux pourvoirs d'eau et de la rivière des Outaouais, qui appartiennent au gouvernement, et de la rivière du Nord, qui se jette dans la rivière des Outaouais à Saint-André ;

Que le gouvernement de la province de Québec, comprenant l'importance d'établir une communication par chemin de fer entre cette paroisse et le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à Lachute, a aidé à la formation et à la constitution en corporation d'une compagnie appelée, la Compagnie de chemin de fer de jonction de Saint-André, pour la construction d'une ligne entre Saint-André et Lachute, distance de sept milles, et a accordé à ce chemin de fer 4,000 acres de terre par mille. Que de plus ce gouvernement a cherché à favoriser la construction du chemin en lui accordant des conditions très favorables pour son trafic.

Que par suite de la vente de ce chemin de fer à la compagnie du chemin de fer cananien du Pacifique, la population de Saint-André s'est vue privée de toute nouvelle coopération ou aide de la part du gouvernement de Québec. Et bien qu'on se soit efforcé d'engager les entrepreneurs à construire ce chemin de fer, et qu'on soit parvenu à faire exécuter deux différents contrats, cependant la construction a paru trop onéreuse et les travaux n'ont pas avancé d'une manière sensible.

Que le comté d'Argenteuil est un des plus anciens comté du Dominion, mais qu'il n'a jamais jusqu'à présent reçu de l'aide d'aucune sorte du gouvernement pour aucun de ses travaux publics, à part la faible somme qui a été dépensée pour le dragage de l'embouchure de la rivière du Nord ; aussi, pour cette raison de même qu'en voyant avec quelle libéralité et discernement le gouvernement aide à la construction de chemins de fer à différents endroits du Canada, sa population de ce comté s'est décidée à vous prier de recommander qu'un faible crédit soit accordé à ce chemin de fer, en outre de la légère subvention déjà obtenue du gouvernement de Québec.

C'est pourquoi les soussignés, au nom de la population d'Argenteuil en général, et de Saint-André en particulier, vous demandent de vouloir bien recommander qu'une subvention soit accordée à ce chemin de fer, pour aider à la construction, et ils ont l'honneur de vous assurer que cette subvention serait reçue avec la plus grande reconnaissance par la population d'Argenteuil.

Vos obéissants serviteurs,

W. OWENS, M.P.P.,
GEO. SIMPSON, maire de Saint-André,
HUGH WALSH,
N. H. CHISHOLM.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE SAINT-ANDRÉ,

SAINT-ANDRÉ, 14 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la demande du conseil de direction de cette compagnie, au sujet de laquelle le comté d'Argenteuil vous a envoyé une députation mercredi dernier. Ainsi qu'on vous l'a représenté dans cette occasion, la compagnie a été constituée en corporation et organisée dans le but de construire un chemin de fer à partir de Saint-André jusqu'à Lachute, distance de sept milles, avec l'appui du gouvernement de Québec et d'après les arrangements convenus avec lui.

La compagnie a souscrit pour $25,000 d'actions, et le gouvernement a accordé une subvention en terres de 4,000 acres par mille pour lui aider. On évalue le coût de construction, y compris l'équipement complet et le matériel roulant convenable pour un chemin de fer de cette étendue, à $100,000.

Je regrette de dire que la compagnie n'a pu jusqu'ici accomplir son entreprise. Le dressement de la plateforme a été fait sur un parcours d'environ un mille, et on a conclu des arrangements avantageux pour l'échange du trafic avec le chemin de fer canadien du Pacifique, à Lachute. Mais si une nouvelle aide n'est pas accordée, la compagnie se trouvera dans l'impossibilité de terminer le chemin de fer.

Je mentionnerai, outre le fait que cet embranchement rendrait service à la partie ouest du comté de Vaudreuil et à la partie est de celui de Prescott, que l'établissement d'un barrage à Carillon a créé un immense et précieux pouvoir d'eau, lequel appartiont au gouvernement et pourrait probablement donner lieu à la fondation d'un grand centre manufacturier, avec les facilités d'accès que procurerait le chemin de fer projeté. Il n'y a pas de doute que les pouvoirs d'eau situés dans ce voisinage peuvent être vendus ou affermés de manière à rembourser bien au delà toute subvention ordinaire au chemin de fer en question. Je vous prie donc respectueusement, au nom de cette compagnie, de recommander au gouvernement qu'il soit accordé une légère subvention en argent pour aider à la construction de cette ligne avantageuse de chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. J. C. ABBOTT.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

COMTÉ D'ARGENTEUIL, PROVINCE DE QUÉBEC, CANADA,

LACHUTE, 12 mars 1884.

Sur la proposition du major Simpson, appuyée par le major Dunbar,

Il est résolu ce qui suit :

Considérant que les membres du conseil municipal du comté d'Argenteuil ont appris par la presse et par M. George Simpson, un des directeurs de la compagnie du chemin de fer de Jonction de Saint-André, que cette compagnie a demandé, par l'entremise de l'honorable John J. C. Abbott, député du comté d'Argenteuil, une subvention pour aider à la construction de ce chemin ; que cette demande a été soumise à sir Charles Tupper, le ministre des chemins de fer et canaux, et qu'elle est appuyée non seulement par le représentant du comté aux Communes, mais aussi par M. William Owens, député à la législature locale, et que tous les citoyens, contribuables et habitants du comté l'approuvent, il est en conséquence—

Résolu : Que l'honorable ministre des chemins de fer et canaux soit humblement prié par les présentes de demander au gouvernement du Canada de prendre en favorable considération la demande faite par la compagnie de chemin de Jonction de Saint-André, d'une subvention pour la construction de ce chemin, afin que cette aide soit accordée durant la session actuelle de ce parlement ; le conseil municipal du comté d'Argenteuil étant d'avis que le chemin de fer entre Lachute, Saint-André et Carillon sera non seulement avantageux aux habitants de ces endroits, mais aussi aux intérêts commerciaux et agricoles de tout le comté, de même que des campagnes environnantes.

Résolu : Qu'une copie de cette résolution signée par le préfet du comté et attestée par le secrétaire-trésorier du conseil municipal soit immédiatement transmise à l'honorable John J. C. Abbott, avec prière de la présenter à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux du Canada.

ALEXANDER PRIDHAM, préfet du comté d'Argenteuil,
GAVIN J. WALKER, secrétaire-trésorier du comté d'Argenteuil.

OTTAWA, 15 mars 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint une résolution du conseil de comté du comté d'Argenteuil demandant de l'aide pour la construction d'une ligne entre Lachute et Saint-André, *viâ* Carillon. J'ai déjà eu l'honneur de vous présenter des demandes au sujet de cette ligne. J'ose vous prier de nouveau de vouloir bien prendre cette demande en favorable considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. J. C. ABBOTT, M.P.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER DES GRANDES PILES AU LAC DES ILES.

OTTAWA, 19 mars 1884.

(Original)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une carte indiquant la ligne projetée du chemin de fer des Basses Laurentides.

Comptant sur les mesures qui ont été prises, j'ose espérer que vous voudrez bien reconnaître la justice de la réclamation de ce chemin, en lui accordant une subvention de $3,200 par mille.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HYP. MONTPLAISIR.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

COMTÉS DE L'OUEST—CHEMIN DE FER D'ANNAPOLIS A DIGBY.

OTTAWA, 25 mars 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre au gouvernement la demande du chemin de fer des "Comtés de l'Ouest," d'une subvention en argent suffisante pour compléter cette entreprise.

La compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest s'est chargée de l'achèvement d'un chemin de fer à partir de Yarmouth jusqu'à Annapolis, distance de quatre-vingt-six milles.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse lui a accordé un boni de $6,500 par mille.

Le gouvernement fédéral lui a fait le don gratuit, en vertu du statut 16-17 Victoria, du chemin de fer d'embranchement de Windsor.

La municipalité de Yarmouth a donné $100,000 en numéraire.

Les actionnaires ou promoteurs de l'entreprise ont souscrit à peu près un quart de million de piastres.

La balance de fonds nécessaire pour construire et équiper la voie devait être obtenue au moyen d'une hypothèque sur la propriété entière de la compagnie, savoir, le chemin entre Yarmouth et Annapolis et l'embranchement de Windsor.

Les travaux furent commencés en 1873, et en exécution du plan primitif, la compagnie prit les moyens de se procurer de l'argent par des obligations portant première hypothèque. La compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis fit échouer ce plan. Cette dernière prétendit que par et en vertu d'un arrangement fait avec le gouvernement du Canada, en date du 22 septembre 1871, elle possédait des droits de circulation exclusifs sur l'embranchement de Windsor, pendant un certain

nombre d'années, finissant en 1893, et que le gouvernement n'avait pas le pouvoir d'annuler cet arrangement, au détriment de la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis.

Cette action de la part de la compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis eut pour effet d'arrêter les négociations commencées pour obtenir des fonds, et la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest n'eut plus à compter que sur la subvention provinciale et le capital local.

Une poursuite fut intentée devant les tribunaux de la Nouvelle-Ecosse ; la cause fut ensuite portée à la cour suprême, et enfin au Conseil privé. Mais le jugement fut partout le même, savoir : que l'arrangement du mois de septembre 1881 engageait à tous égards le gouvernement du Canada.

Voici maintenant dans quelle position se trouve le chemin de fer des Comtés de l'Ouest : La voie est ouverte de Digby à Yarmouth, distance de 60 milles.

Le dressement de la plateforme a été fait entre Annapolis et Digby, distance de 18 milles.

Le coût de l'achèvement de la voie d'Annapolis à Digby, est de $60,000.

Le ballastage du chemin de Yarmouth à Digby coûte $60,000 ; le remplage des travaux sur chevalets, $60,000.

Lorsque la cause de la Cie du ch. de fer des C. de l'O. fut complètement perdue, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accorda une nouvelle aide en garantissant l'intérêt sur des obligations, au montant de £90,000, portant première hypothèque. Le gouvernement prit possession des obligations, les vendit au besoin et en dépensa le produit, d'après la direction de l'ingénieur de la province. Il a été vendu de ces obligations pour un montant de £60,000, le reste se trouve encore entre les mains du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

La compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest s'adresse aujourd'hui au gouvernement fédéral pour la raison qu'elle n'aurait pas entrepris la construction du chemin, si ce n'eût été pour le précieux don du chemin de fer d'embranchement de Windsor.

Le fait que ce chemin de fer ne peut être utilisé par la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest avant l'année 1893, et que l'arrangement contient une clause de la nature de celle-ci—" cet arrangement viendra en vigueur le 1er janvier 1872, continuera de l'être ainsi pendant vingt et un ans, et sera alors renouvelé aux mêmes conditions, suivant qu'il sera convenu de consentement mutuel," est un sérieux obstacle qui empêche de capitaliser la valeur de l'embranchement Windsor, pour obtenir les moyens d'achever l'entreprise.

L'entreprise entière doit échouer si le gouvernement fédéral ne vient au secours de la compagnie.

L'aide provinciale ayant été épuisée, on ne peut rien attendre de plus de ce côté.

La compagnie n'a maintenant d'autre ressource que l'aide du gouvernement du Canada.

Aider à la construction de cette voie c'est ajouter un nouveau tributaire au chemin de fer Intercolonial.

Vous voudrez bien observer qu'on peut considérer Yarmouth comme un point terminus dans les provinces maritimes.

Nous faisons ici un commerce considérable avec les Antilles, et nous échangeons directement nos produits contre ceux de la Grande-Bretagne ; mais faute de tronçon nous sommes maintenant exclus du réseau des chemins de fer du Canada et des Etats-Unis.

Sans la construction de ces 18 milles, nous nous trouvons relativement en dehors de la civilisation.

J'espère que le gouvernement jugera qu'il est sage et prudent d'accorder à la compagnie l'aide dont elle a besoin.

Bien à vous,

J. R. KINNEY.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

BAIE DES CHALEURS—CARAQUETTE À SHIPPAGAN.

OTTAWA, 11 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai de nouveau l'honneur de vous demander de vouloir bien considérer la proposition de construire une ligne de chemin de fer, à partir de l'Intercolonial jusqu'à Shippigan Harbour.

Ainsi que vous le savez, le parlement a voté durant la dernière session une subvention de $3,200 par mille, pour trente-six milles, afin d'aider à ce chemin.

Lorsque cette aide a été donnée, la longueur de la voie projetée était estimée à quarante-cinq milles.

Depuis lors on a exploré la route et fait le tracé d'une ligne, et on a constaté que la longueur du chemin serait de soixante milles. Ceci est montré par le plan qui se trouve maintenant en ma possession.

La compagnie a besoin d'une nouvelle aide pour pouvoir exécuter son entreprise et construire bientôt et d'une manière convenable et efficace le chemin de fer projeté.

Je dois donc vous demander de vouloir bien recommander qu'il lui soit accordé une subvention pour les vingt-quatre milles restants.

Il ne m'est pas nécessaire, j'en suis persuadé, de vous faire de nouveau remarquer combien il est important, non seulement pour Gloucester, mais pour le Dominion entier, que ce chemin de fer soit construit dans le plus bref délai possible.

Vous connaissez bien tous les faits qu'on pourrait présenter afin de montrer que ce chemin de fer a droit à la considération du gouvernement.

Je me bornerai à attirer votre attention sur le fait que l'Intercolonial n'aura pas de meilleur tributaire.

Connaissant tous les titres de la ligne projetée, je m'enhardis à vous demander une nouvelle aide.

Dans l'espérance que cette demande sera exaucée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

K. F. BURNS.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 25 février 1884.

MONSIEUR,—Au sujet de la communication que j'ai eu l'honneur de vous envoyer dernièrement et dans laquelle je demandais une nouvelle aide pour le chemin de fer projeté, à partir de l'Intercolonial jusqu'à Shippigan, j'ai l'honneur de vous transmettre un tableau indiquant la quantité de poisson, de bois de construction, de pierre meulière, des produits de ferme et autres, et de la population de la partie du comté de Gloucester que ce chemin doit traverser, et qui sera desservie par sa construction. De plus, le rapport de M. D. W. Browne, l'ingénieur qui est chargé de l'exploration et du tracé de la ligne.

La lecture de ces documents vous affermira, je l'espère, dans l'opinion que vous vous êtes formée sur les grands intérêts locaux que la ligne projetée doit servir, et sur la grande augmentation du trafic qui résultera de sa construction pour le chemin de fer Intercolonial.

Tout considérables que soient aujourd'hui les productions, elles augmenteront encore d'une manière énorme, grâce aux facilités que le chemin projeté doit apporter.

Les pêcheries, j'en ai la confiance, prendront d'immenses proportions, car il est très difficile d'exploiter maintenant cette branche d'affaires.

La plus forte partie des produits dont il est parlé dans l'état ci-joint, devra être expédiée par l'Intercolonial sur les marchés.

Vous priant d'examiner les chiffres authentiques que je soumets à votre considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

K. F. BURNS.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

STATISTIQUE de la quantité de poisson, de bois de construction, de pierre meulière, de produits de ferme et autres, ainsi que de la population de la partie du comté de Gloucester qui doit être desservie par le chemin de fer projeté depuis l'Intercolonial jusqu'à Shippigan.

—		1882.		
		Quantité.	Tonneaux.	Valeur.
				$
Poisson—Saumon	Lbs.	111,952		
Eperlan	"	729,926		
Bar	"	44,380		
Truite	"	48,000		
Homard, en boîtes	"	3,324,386		
Maquereau do	"	21,208		
Morue, merluche, etc	"	3,400,600		
Hareng	Brls.	14,880		
Maquereau	"	993		
Gaspareau	"	870		
Huîtres	"	3,027		
Anguille	"	381		
Divers	"	2,000		
Estimé à		.....	7,000	700,000
Ferme—				
Grain	Boiss.	200,000		
Racines, diverses	"	100,000		
Pommes de terre	"	550,000		
Foin	Ton'x.	12,000		
			35,000	500,000
Bois de construction—				
Madriers, planches, etc	Pd. carrés.	10,000,000	.....	100,000
Bois de construction, etc	Ton'x	1,000	13,000	
Pierres à meules		5,000	5,000	50,000
Population		18,000		
Total		.....	60,000	1,350,000

OTTAWA, 14 mars 1884.

A une réunion des députés ministériels des provinces maritimes, tenue ce jour, et à laquelle étaient présents MM. Foster, Daly, Wood, McDonald, Moffat, Tupper, McDougald, Landry, Cameron, Wallace, Hackett, Woodworth, Allison, Paint, Dodd et Burns, les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

Résolu, Que dans l'opinion de cette assemblée la ligne projetée de chemin de fer, à partir de l'Intercolonial, près de Bathurst, jusqu'à Shippigan Harbour, dans le comté de Gloucester, dans la province du Nouveau-Brunswick, ouvrirait et développerait les immenses pêches, fermes, forêts et autres ressources industrielles de cette partie du pays, et augmenterait considérablement le trafic du chemin de fer Intercolonial.

Résolu, Que dans l'opinion de cette assemblée il est tout à fait désirable que le gouvernement assure la prompte construction de cette œuvre très importante en obtenant du parlement une nouvelle aide, au montant de $3,200 par mille, pour vingt-quatre milles. De cette manière le chemin aura été subventionné sur tout son parcours, de soixante milles.

Pour ampliation.

GEO. E. FOSTER, président.

Il est en outre ordonné de transmettre une copie des résolutions qui précèdent au ministre des chemins de fer,—G. E. F.

MÉTAPÉDIA A PASPÉBIAC.

OTTAWA, 26 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli une pétition de la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, vous priant d'augmenter la subvention accordée à la dernière session, de trois mille deux cents à dix mille dollars par mille.

Comme vous connaissez personnellement toute l'importance de cette ligne de chemin de fer, j'espère que vous voudrez soutenir cette demande devant l'honorable Conseil privé du Canada.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

L. J. RIOPEL.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Le conseil de direction de la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, soumet respectueusement :

Qu'une pétition a été présentée à l'honorable Conseil privé du Canada, lui demandant de prendre en considération l'importance spéciale que le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs aurait pour la colonisation, le commerce et le plus grand développement des pêches, et comme tributaire direct et important du chemin de fer Intercolonial, et de vouloir bien accorder une subvention de six mille piastres par mille, de Métapédia, sur l'Intercolonial, à Paspébiac, distance de, disons, cent milles ;

Que sur cette demande le parlement à sa dernière session vota une somme de trois mille deux cents piastres par mille ;

Que la compagnie, dans le but de mener cette importante entreprise à bonne fin, entama des négociations avec des capitalistes. Ces derniers ont montré beaucoup d'intérêt à l'entreprise, mais ils affirment que l'aide accordée n'est pas suffisante et qu'ils seraient prêts à entreprendre la construction du chemin, si le gouvernement augmentait la subvention jusqu'à six mille piastres ($6,000) par mille ;

Que depuis la dernière session du parlement, la compagnie a acquis le droit de passage partout, fait le tracé sur la ligne entière, ainsi que tous les travaux préliminaires.

Que le chemin de fer projeté est d'une grande importance pour ce pour Dominion les raisons suivantes :—

1° Parce que ce chemin de fer, qui s'étendra lorsqu'il aura été construit, de Paspébiac, un beau port de mer, à Métapédia, sur l'Intercolonial, permettra de faire un commerce considérable, pendant toute l'année, entre le district entier de Gaspé et les provinces maritimes, et toutes les autres parties du Canada situées à l'ouest ;

2° Parce qu'il donnera une communication par voie ferrée à une population de quarante-sept mille âmes (47,000) habitant les terres les plus fertiles de la province de Québec ;

3° Parce qu'il ouvrira à la colonisation une étendue de cinq millions (5,000,000) d'acres de terres très désirables, et donnera un nouvel élan au grand commerce de bois de ce district ;

4° Parce qu'il contribuera d'une manière très considérable au développement des pêches du golfe Saint-Laurent, les plus riches pêches du monde entier, en apportant de plus grandes facilités pour l'expédition journalière de toutes les espèces de poissons dans tous les endroits du Dominion, ainsi que sur les marchés étrangers *viâ* l'Intercolonial et Halifax.

Le conseil de direction représente en outre que la section du pays que le chemin doit traverser, progresse rapidement, nonobstant tous les désavantages auxquels elle est soumise faute de communication avec le chemin de fer Intercolonial pendant l'hiver.

La statistique ci-jointe des productions du district de Gaspé extraite du recensement de 1871 et de celui de 1881, démontre clairement l'importance de cette ligne pour le plus grand développement des opérations de pêche, d'agriculture et de bois.

La construction de cette voie ferrée aura pour effet d'attirer un grand nombre de personnes qui s'ajouteront à notre population, laquelle augmente rapidement, et contribuera d'une manière très considérable à l'agrandissement de notre commerce et de notre richesse nationale.

Par ordre du conseil de direction.

Québec, 20 février 1884.

Les soussignés, membres de la Chambre des communes du Canada, recommandent respectueusement que la subvention donnée au chemin de fer de la Baie des Chaleurs soit augmentée de $3,200 à $6,000 par mille :

P. Fortin,
Alph. Desjardins,
Charles H. Tupper,
Louis Robitaille,
D. B. Woodworth,
L. J. Riopel,
J. A. A. M. Ouimet,
D. Bergin,
S. Labrosse,
P. B. Benoit,
J. A. R. Homer,
P. E. Grandbois,
Alex. Robertson,
Robert Moffat,
L. L. L. Desaulniers,
J. W. Bain,
Joseph Bossé,
Joseph Cassé,
P. White,
H. Kranz,
J. G. Haggart,
M. K. Dickinson,
Charles E. Hickey,
Thomas White,
John White,
John McDougald,
F. Dupont,
T. Coughlin,
John Small,
J. J. Hawkins,
D. Girouard,
John Wallace,
Alex. McNeill,
Hugh McMillan,
Thomas Farrow,
L. H. Massue,
P. V. Valin,
George Taylor,
F. J. Barnard,
James Reid,
L. J. Fréchette,
J. A. Gagné,
James Beaty,
L. J. Billy,
Geo. Guillet,
E. O. Cuthbert,
R. Tyrwhitt,
N. Shakespeare,
H. Hurteau,
C. B. Blondeau,
Thomas McGreevy,
Simon X. Cimon,
N. C. Wallace,
George Hillard,
Lewis Wigle,
D. O Bourbeau,
Ph. Landry,
F. Dugas,
C. A. Lesage,
J. J. Curran,
A. Pinsonneault,
Hyp. Montplaisir,
Joseph N. Bolduc,
J. Royal,
E. Cochrane,
G. A. Gigault,
L. McCallum,
Edward Guilbault,
G. Amyot,
F. Vanasse,
John F. Wood,
Fredk de St. C. Brecken,
Fred. Houde,
Thomas Temple,
J. G. H. Bergeron,
D. W. Gordon,
Robert Hay,
J. C. Patterson,
D. McMillan.

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE MIRAMICHI.

Chambre des communes, Ottawa, 5 mars 1884.

Cher monsieur,—Le gouvernement fédéral a bien voulu, avec la sanction du parlement, lors de sa dernière session, accorder une subvention de $3,200 par mille

à la partie du chemin de fer de la vallée de Miramichi que l'on projette de construire pour relier la cité de Frédéricton, N. B., au réseau du chemin de fer Intercolonial, à Miramichi. J'ai aujourd'hui l'honneur de vous prier de vouloir lui accorder une subvention à la partie restante de cette ligne, savoir : de Frédericton à un point de jonction avec la partie du chemin déjà subventionnée.

La partie de la ligne pour laquelle je demande maintenant une subvention, traversera un district très beau, très fertile et densement peuplé. Les opérations d'agriculture et de bois qui s'y font sont assez grandes pour assurer à la ligne une somme d'affaires considérable, et il est de la plus haute importance que le district possède le plus promptement possible une communication par voie ferrée. L'achèvement du chemin de fer de la vallée de Miramichi aurait pour résultat d'apporter de grands avantages aux deux comtés de York et de Northumberlrnd, et je vous préviens en conséquence respectueusement, de donner votre cordial appui à cette demande et de faire au gouvernement un rapport très favorable à ce sujet, recommandant instamment d'accorder la subvention.

Je désirerais vous suggérer d'accorder la subvention, en autant que cela sera praticable, à la ligne qui a déjà reçu une charte du gouvernement local du Nouveau-Brunswick.

J'ai l'honneur de demeurer, monsieur, votre très fidèle,

THOS. TEMPLE.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

DERBY STATION A INDIAN TOWN (EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL).

OTTAWA, 7 mars 1884.

MONSIEUR,—Les soussignés désirent attirer votre attention sur le tracé du chemin de fer, à partir de l'Intercolonial, à la traverse de la Miramichi, jusqu'à l'établissement de Moran, que le parlement a subventionné, lors de la dernière session, et que l'on projette de prolonger tôt ou tard jusqu'à Frédéricton.

Le parlement du Canada, à sa dernière session, a voté une subvention de $3,200 par mille au chemin partant de l'Intercolonial et se rendant à l'établissement de Moran, distance d'environ trente-deux milles.

La législature locale du Nouveau-Brunswick a accordé une subvention d'environ $3,000 par mille, croit-on, à tout le chemin entre Frédéricton et Miramichi.

Lorsqu'il s'est agi du tracé de la ligne, les habitants du comté ne purent s'entendre, et comme certaines personnes qui se trouvaient intéressées à une route dans le sud avaient fait explorer le côté sud de la rivière on a cru qu'il était désirable de faire aussi explorer la côte nord, où l'on avait toujours pensé construire la voie.

Le crédit de la dernière session a été accordé sur la demande de M. R. R. Call, un des soussignés, en sa qualité de président du chemin de la vallée de Miramichi, maintenant le *Northern and Western*. Les difficultés au sujet du tracé, par une autre route que celle du côté nord de la rivière Miramichi Sud-Ouest, ne se sont produites qu'au moment où ce crédit était accordé.

Sur ce dernier côté de la rivière, le chemin traverse un pays entièrement habité jusqu'au village de Blackville, distance d'environ vingt milles; et l'un des meilleurs et plus populeux districts du comté entier.

Il traversera aussi les paroisses de South-Esk, Derby et Blackville, et son prolongement vers Frédéricton, dans le même comté, les paroisses de Blissfield et Ludlow.

Le chemin sera également très avantageux pour la populeuse province de North-Esk, l'une des plus grandes et des plus importantes sections de bois de tout le pays.

Le commerce de bois, la principale industrie du comté, se fait pour la plus grande partie dans les paroisses de North-Esk, de South-Esk, de Blackville, de Blissfield et de Ludlow. Il serait très avantageux pour tous que le tracé du chemin fût sur le côté nord de la rivière. La ligne sur le côté sud, ainsi que certaines gens du comté la veulent avoir, ne quitte l'Intercolonial qu'à la jonction de Chatham, et tra-

verse la paroisse de Nelson avant de pénétrer dans celle de Blackville, à proximité d'un point commun aux deux lignes. Sur presque tout ce parcours le chemin traverse une section de pays qui, sous le rapport de la qualité du terrain, ne vaut pas pour la colonisation, le côté nord; les colons y sont moins nombreux, le commerce y est bien moins important, si ce n'est à l'établissement de la rivière Barnaby, que la voie traverse. Dans le premier cas la ligne, sur le parcours mentionné, offrirait beaucoup de commodités à quatre paroisses ayant une nombreuse population, tandis que dans l'autre cas elle ne traverserait qu'une seule paroisse dont la population, dans une section, est bien disséminée, et une faible partie d'une seconde. L'exportation du bois, du port de Miramichi, qui se compose d'à peu près 137,000,000 de pieds, s'approvisionne pour la plus grande partie dans les paroisses du côté nord, celles du sud ne produisent que 8,000,000 à 10,000,000 de pieds par année, en exceptant toutefois la rivière Barnaby, que traverse déjà l'Intercolonial.

Les industries le long des deux lignes peuvent être ainsi classées en commençant à Wilson Point: On rencontre sur à peu près vingt milles, ainsi qu'il a déjà été dit, un pays partout habité, et sur ce parcours se trouve la fabrique des MM. Miller. Le chemin de fer, avant de se rendre à cette fabrique, devra passer par les campagnes environnantes, d'où l'on peut tirer de l'écorce, du bois, du bois de construction, etc., pour l'exportation. Il se fait chaque année une exportation considérable de ces articles en Europe, *viâ* les steamers d'Halifax.

Tout ce trafic se ferait par le chemin de fer Intercolonial si la ligne projetée était construite sur la rive nord.

Les expéditions des MM. Miller par l'Intercolonial ont été, l'année dernière, d'à peu près 2,200 chargements de wagons.

Il y a sur la ligne un certain nombre de carrières de belle pierre de taille. La ligne par la rive nord passera à proximité de plusieurs de ces carrières, en particulier de celle qu'exploite actuellement M. Reed, laquelle est très considérable. Les immenses estacades, où 300 à 400 hommes sont employés durant la saison de la descente du bois (et dont M. Robinson, l'un des soussignés, est le fermier et l'administrateur), profiteraient beaucoup plus de la ligne par la rive nord que de celle par la rive sud.

En un mot, la ligne par la rive nord est plus avantageuse à une bien plus grande partie des sections ouest et nord du comté que ce chemin traverse, que ne le serait la ligne par la rive sud. Elle développerait de meilleures terres et de meilleurs établissements, et les intérêts commerciaux et autres du comté et du port seraient considérablement protégés par l'adoption d'une ligne de préférence à l'autre, en la manière suggérée plus haut.

Pour donner une preuve du sentiment de la population à ce sujet, vous nous permettrez de rapporter que, lors d'une réunion du conseil de comté du comté de Northumberland, tenue au mois de janvier dernier, les conseillers municipaux ayant été appelés à donner leurs opinions sur l'endroit où la ligne devrait passer, il fut décidé par un vote de dix-neuf contre sept qu'il était dans l'intérêt du comté et de son commerce, et du public en général, que la ligne fût tracée, comme c'était primitivement l'intention, sur la rive nord de la rivière du Sud-Ouest.

Les personnes qui sont favorables à la construction du chemin sur le côté sud, ont fait faire les explorations de la ligne projetée, et l'on nous informe que le résultat de ces travaux a été soumis à votre considération. M. Zachæus Fowler a fait, d'après vos instructions, l'exploration de la ligne de la rive nord, et les plans et devis vous seront bientôt soumis. Vous pourrez ainsi mieux juger des mérites respectifs des deux routes projetées sous les rapports du coût, des rampes et alignements. Nous croyons cependant, d'après ce que nous pouvons apprendre de plus certain, que la ligne de la rive nord, qui se rend à un point commun à Harley's Brook, est d'environ cinq milles plus courte que celle de la rive sud. Dans tous les cas vous pourrez le constater facilement en comparant les deux explorations ci-dessus mentionnées.

Quant à la nature du sol le long des deux routes et aux attraits que le pays offre aux colons, nous pouvons dire qu'il n'y a pas de comparaison entre les routes projetées; celle du nord est infiniment supérieure à celle du sud sous ce rapport.

Si l'on adopte la ligne par la rive nord, l'on pourra atteindre l'eau profonde dans le voisinage du chemin de fer Intercolonial, à la traverse, à Wilson Point. D'un

autre côté, si c'est la ligne de la rive sud, l'intention est d'atteindre l'eau profonde à Chatham, ce qui augmentera le parcours du chemin d'environ neuf milles, car il se prolongera sur l'embranchement de Chatham. La ligne de la rive nord n'aurait que trois milles à parcourir pour atteindre l'eau profonde à Newcastle.

Les soussignés ont cru nécessaire de vous faire connaître ces faits pour vous mettre en état, lorsque vous déciderez où doit se dépenser le crédit, de bien examiner et peser les raisons invoquées en faveur de la ligne qu'ils désirent, savoir, la ligne le long de la rive nord.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

JAMES ROBINSON,
Préfet du comté de Northumberland.
R. R. CALL,
J. C. MILLER,
J. et J. MILLER et Cie,
JAMES S. WILSON.

A sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 15 mars 1884.

MONSIEUR,—A la dernière session du parlement, il a été accordé une subvention de $3,200 par mille, ou en tout $102,400, pour aider à la construction du chemin de fer de la vallée de la Miramichi, entre Newcastle et Frédéricton, distance de trente-deux milles.

A cette époque on pensait que la législature locale du Nouveau-Brunswick avait accordé une subvention de $3,000 par mille pour tout le parcours jusqu'à Frédéricton, mais on se trompait, car le bill local ne subventionnait, comme il y est dit, qu'un peu plus des deux tiers de la distance, et j'en suis venu à la conclusion, bien à regret, que d'après l'apparence actuelle des choses, la construction du chemin au moyen de cette subvention est fort douteuse.

Une des raisons qui ont engagé le gouvernement à recommander la subvention, était d'assurer le trafic aux premiers quinze milles de chemin. Ce chemin sera non-seulement un tributaire important du chemin de fer Intercolonial, mais aussi, on n'en peut raisonnablement douter, une entreprise à placement avantageux, car il devra toucher aux estacades du sud-ouest, où trois à quatre cents hommes travaillent pendant trois ou quatre mois de l'année, et traverser une partie bien établie et populeuse de notre pays.

Les quinze milles de chemin en question ont été explorés par un ingénieur du gouvernement, d'après les instructions de votre département, et on vous a envoyé les plans et devis. Ils indiquent que la ligne, ainsi explorée, est d'une nature très favorable.

Je demande en conséquence au gouvernement de s'approprier le boni accordé l'année dernière et d'y joindre une somme suffisante pour parfaire le montant de $140,000, le coût des quinze milles d'après l'estimation. Le gouvernement construira ces quinze milles comme un embranchement du chemin de fer Intercolonial, qu'il retiendra comme propriété de l'Etat.

C'est là le seul moyen d'assurer la construction du chemin, pour le moment. Cette voie est d'une grande importance pour cette section du pays, qui est le principal siège de notre commerce de bois et dans laquelle, sur une étendue peu considérable, il se fait chaque année un flottage de 200,000,000 à 250,000,000 de pieds de bois que l'on dispose. De plus cette branche d'affaires donne du travail à un grand nombre d'hommes, mais elle souffre du manque des facilités que l'embranchement lui apporterait en reliant cette partie du pays à l'important port de Miramichi.

J'espère vivement que votre gouvernement trouvera le moyen d'adopter cette suggestion.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. MITCHELL.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, Ottawa.

COPIE

(21*g*)

DU CONTRAT passé entre Sa Majesté la reine, agissant pour le Canada et représentée au dit contrat par l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux,—et la compagnie du chemin de fer de jonction du Pacifique-Nord, au sujet d'un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander

---

RÉPONSE

(22)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1883 ;—pour un relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 16 septembre 1880, jusqu'à date.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
23 mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(22*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1884 ;—pour un relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 2 avril 1883 jusqu'à date.

Par ordre,

J A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
15 mars 1884.

RÉPONSE

(23)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 avril 1883 ;—pour un état donnant le nom de chaque officier et employé dans chaque district militaire, avec le salaire et la date de la nomination.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
23 mai 1884.

RÉPONSE

(24)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 7 mars 1883 ;—pour un état faisant connaître ce qu'a coûté, par tête, le transport des prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers, pendant les exercices 1880-81 et 1881-82.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'État.

Secrétariat d'Etat,
21 février 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(25)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1883 ;— pour un état indiquant le nombre total d'acres de terres publiques vendues pendant l'année 1882, le nombre de personnes auxquelles ces ventes ont été faites, la moyenne du prix obtenu, et le produit total des ventes.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
3 mai 1883.

ÉTAT indiquant le nombre total d'acres de terres publiques vendues pendant l'année 1882, le nombre de personnes auxquelles ces ventes ont été faites, la moyenne du prix obtenu, et le produit total des ventes.

Nombre d'acres vendues.	Nombre de personnes.	Moyenne du prix reçu.	Produit total des ventes.		
			En caisse.	Scrip.	Total.
639,308	3,784	$2 27 par acre.	$1,416,206 47	$39,277 00	$1,455,483 47

En outre, les sections portant des numéros impairs dans 137 townships, contenant 1,102,880 acres, ont été vendues à 26 sociétés de colonisation, en vertu des règlements de colonisation du 23 décembre 1881, plan n° 1, et $547,711.78 ont été reçus à compte.

A. M. BURGESS,
Pour le député du ministre de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
OTTAWA, 24 avril 1883.

RÉPONSE

(25*a*) [*Partielle.*]

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ; —demandant copie : 1. De tous ordres en conseil, ordres administratifs et correspondance avec le commissaire des terres à Winnipeg, ou autres agents des terres, touchant le retrait des terres à concéder dans la zone d'un mille (*Mile Belt*), à titre de homestead et préemption, et la réouverture des dites terres pour concession à titre de homestead et préemption. 2. De tous ordres, règlements et correspondance concernant les réclamations des colons ou squatters sur les dites terres, le nom du réclamant, la nature de sa réclamation, et comment on en a disposé, et ce qui a été fait des terres ainsi réclamées. 3. De tous ordres en conseil, ordres administratifs, règlements et correspondance concernant la vente à l'enchère ou la vente privée de telles terres, la quantité de terres ainsi vendues, à qui, quand et à quel prix elles ont été vendues, quel est le montant payé ou restant à payer. 4. De tous règlements et décisions du département relativement aux réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
28 février 1884.

RÉPONSE

(25*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;—pour copie de tous règlements ou ordres du département de l'Intérieur non compris dans l'ordre de la dernière session, concernant la vente ou administration des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage et des emplacements de ville.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
26 février 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(25*c*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 26 février 1883 ;—pour copie de toute communication ou représentation adressée au gouvernement au sujet de la simplification du système adopté pour le transfert des terres du Nord-Ouest.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
26 février 1884.

REPONSE

(25*d*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mai 1883 ;—pour copie de la correspondance (s'il en est) échangée entre le maire et le conseil de Winnipeg et le gouvernement, au sujet de l'octroi ou de la location, à la cité de Winnipeg, d'un terrain situé au fort Osborne, pour servir de parc public.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
26 février 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(25e)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1883;—demandant copie de l'arrêté du conseil réservant des terres à être octroyées à la compagnie agricole de la vallée de la Qu'Appelle et contenant les conditions de tel octroi. Aussi, copie de toute correspondance échangée avec la dite compagnie touchant l'accomplissement des conditions stipulées dans le dit ordre et au transfert des colons établis sur les dites terres. Aussi, un état de tous paiements faits par la dite compagnie et des travaux exécutés par elle conformément aux prescriptions du dit ordre; aussi, copie de tous ordres émis par le département des terres fédérales à Ottawa ou par le bureau des terres fédérales à Winnipeg ou ailleurs, au sujet du transfert de tels colons; aussi, copie de toute correspondance, pétition ou états transmis par eux, et de tous rapports faits par aucun officier du dit gouvernement, se rapportant à la compagnie ou à ses terres; un état faisant connaître la date de tel octroi et quand la dite compagnie en a pris possession.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
5 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(25*f*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1883 ;— pour un état indiquant le nombre total d'acres de terres publiques arpentées dans le Kéwatin, le Manitoba et le territoire du Nord-Ouest, pendant l'année 1882, et le coût de tel arpentage, par acre ; aussi, un état du nombre total d'acres de terres publiques arpentées antérieurement, et le coût de tel arpentage, par acre.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire.

Secrétariat d'État,
17 mars 1884.

RÉPONSE

(25*g*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;— pour un état indiquant le nombre d'acres de terres publiques entrés comme homesteads pendant l'année 1883 ; le nombre de telles entrées, et le nombre d'entrées annulées pendant la même période, avec le nombre d'acres compris dans les entrées ainsi annulées ; aussi, un état faisant connaître le nombre d'entrées de préemption dans l'année 1883, et le nombre total d'acres compris dans les dites entrées.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire.

Secrétariat d'État,
13 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

REPONSE

(25*h*)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 24 mai 1883 ;—pour un état indiquant tous ordres en conseil passés depuis le 1er janvier 1882, toutes lettres, correspondances et requêtes adressées au gouvernement depuis cette date, en rapport avec la vente ou l'ordre de mise en vente des terrains ou de partie des terrains de l'artillerie, qui sont sis et situés dans la seigneurie de Sorel.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
22 février 1884.

RÉPONSE

(25*i*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1883 ;—pour un état du montant total d'argent reçu par le gouvernement pour les ventes de terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest pendant l'année civile 1882 ; le nombre de ventes, le montant reçu dans chaque agence et chaque canton, les noms des compagnies auxquelles des ventes ont été faites, la superficie vendue à chacune, et le montant reçu de chacune.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
18 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(25*j*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1883 ;—pour un état faisant connaître le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéro un des règlements concernant les terres promulgués par le département de l'Intérieur le 23 décembre 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies et des concessions ont été accordées ou des demandes ont été acceptées ; les noms des particuliers auxquels telles concessions ont été faites ou dont les demandes ont été agréées, la date de chaque demande, la date à laquelle la concession a été faite ou la demande a été agréée, dans chaque cas, la quantité de terre concédée à chaque personne, et la situation de la concession ; la somme d'argent reçue de chaque personne, le montant total des sommes payées et la quantité totale de terre concédée, jusqu'au 1er janvier 1883.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
20 mars 1884.

LISTE des compagnies de colonisation auxquelles des concessions de terre ont été faites conformément au projet numéro un des règlements du 23 décembre 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies.

Nom de la compagnie.	Date de la concession.	Superficie des sections de nombre impair.	Description.	Montant payé.
	1882.	Acres.		$ cts.
La compagnie de colonisation de la zone fertile.	11 avril ...	61,422	Township 20 dans le rang 2 ; township 21 dans les rangs 4, 5 et 6 ; les parties des townships 19 dans les rangs 1 et 2, et les parties de township 20 dans les rangs 3, 4, 5 et 6, au nord de la zone des terres du chemin de fer canadien du Pacifique. Toutes à l'ouest du second méridien.	24,853 70
La société de colonisation de Tempérance.	11 do ...	213,000	Townships 32, 33, 34, 35 et 36, dans les rangs 4, 5 et 6 ; et les townships 37 et 38 dans les rangs 3, 4 et 5. Toutes à l'ouest du troisième méridien.	84,000 00
La compagnie de Colonisation Primitive Méthodiste.	11 do ...	63,513	Townships 22 et 23 dans les rangs 8 et 9 ; parties du township 22 dans le rang 10 ; et les parties du township 21 dans les rangs 8, 9 et 10, au nord de la zone des terres du chemin de fer canadien du Pacifique. Toutes à l'ouest du second méridien	24,576

LISTE des compagnies de colonisation auxquelles des concessions de terre ont été faites conformément au projet numéro un des règlements du 23 décembre 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies.—*Suite.*

Nom de la compagnie.	Date de la concession.	Superficie des sections de nombre impair.	Description.	Montant payé.
	1882.	Acres.		$ cts.
La compagnie de terres de la Qu'Appelle.	11 avril ...	61,221	Townships 22, dans les rangs 20, 21 et 22 ; les moitiés sud des townships 23, dans les rangs 21 et 22 ; les parties du township 21 dans le rang 22 ; le township 22 et la moitié sud du township 23 dans le rang 23, à l'est du lac Long ; et les parties des townships 21 dans les rangs 20 et 21, au nord de la zone des terres du chemin de fer canadien du Pacifique. Toutes à l'ouest du second méridien.....	24,760 25
La compagnie de terres et de colonisation des Fermiers du Nord-Ouest.	11 do ...	58,095	Townships 24 dans les rangs 21 et 22; township 25 dans le rang 23; partie du township 25 dans le rang 22 ; et les parties des townships 24 et 25 dans le rang 24, et cette partie du township 24 dans le rang 23, à l'est du lac Long; aussi le township 22 dans le rang 17. Toutes à l'ouest du second méridien.....	24,576 00
La compagnie de terres et de colonisation Dominion.	11 do ...	115,151	Township 21 dans le rang 7 ; partie des townships 22, 23 et 24 dans le rang 11 ; townships 23, 24 et 25 dans le rang 12 ; townships 23, 24, 25 et 26, dans le rang 13 ; township 26 dans le rang 14; et les parties des townships 22 dans les rangs 12 et 13 au nord de la zone des terres du chemin de fer canadien du Pacifique. Toutes à l'ouest du second méridien.....	45,250 00
La compagnie de terres et de placements de Dundee	11 do ...	10,244	Township 21 dans le rang 2, à l'ouest du second méridien	4,097 91
La compagnie de terres de Montréal et de l'Ouest	11 do ...	30,751	Townships 20 et 21 dans le rang 1, et township 22 dans le rang 3, à l'ouest du second méridien.....	12,300 56
La compagnie de terres et de colonisation Touchwood-Qu'Appelle.	11 do ...	63,981	Townships 23, les moitiés sud des townships 24, et les parties des township 22, au nord de la zone des terres du chemin de fer canadien du Pacifique, dans les rangs 14, 15 et 16, à l'ouest du second méridien.....	24,576 00
William Vahey et Jonathan Wilkinson.	11 do ...	10,240	Township 33 dans le rang 13, à l'ouest du second méridien.....	5,000 00
La compagnie de colonisation des Fermiers de York	11 do ...	61,220	Townships 22 et 23 dans le rang 2 ; townships 26 dans les rangs 4 et 5 ; et les townships 27 dans les rangs 2 e 3. Toutes à l'ouest du second méridient.....	24,576 00
La compagnie de terres de la Qu'Appelle et du lac Long.	11 do ...	36,990	Les deux tiers ouest du township 27 dans le rang 22 ; la moitié ouest du townsnip 26 dans le rang 23; township 25 dans le rang 25 ; cette partie du township 27 dans le rang 23, et cette partie du townshp 26 dans le rang 24, à l'est du lac Long ;iaussi cette partie du township 25 dans le rang 24, à l'ouest du lac Long. Toutes à l'ouest du second méridien.....	10,000 00
Henry W. C. Meyer.	11 do ...	10,240	Township 24 dans le rang 25, à l'ouest du second méridien.....	4,096 00
C. F. Ferguson, A. Blackburn, Bower, Porter et Bower, et Endo. Saunders.	11 do ...	30,720	Townships 28 dans les rangs 21, 22 et 23 l'ouest du second méridien.....	12,288 00

LISTE des compagnies de colonisation auxquelles des concessions de terre ont été faites conformément au projet numéro un des règlements du 23 décembre 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies.—*Fin.*

Nom de la compagnie.	Date de la concession.	Superficie des sections de nombre impair.	Description.	Montant payé.
	1882.	Acres.		$ cts.
H. D. Smith.....	11 avril....	10,240	Township 28 dans le rang 24, à l'ouest du second méridien.	4,096 00
La compagnie de colonisation de Prince Albert.	11 do ...	42,240	Townships 45 et 46*a* dans le rang 26; townships 44, 45*a* et cette partie du township 45 au sud de la rivière Saskatchewan du sud dans le rang 27; et parties des townships 43, 44 et 45*a* dans le rang 28. Toutes à l'ouest du second méridien.....	20,480 00
La compagnie de terres du Canada d'Edmonton et de la Saskatchewan.	11 do ...	57,383	Townships 53 et 54 dans le rang 23; et townships 53, 54, 55 et 56 dans le rang 24. Toutes à l'ouest du quatrième méridien....	24,576 00
Patrick Purcell.....	23 mai	56,322	Townships 31 et 32 dans les rangs 6, 7 et 8, à l'ouest du second méridien..	22,578 00
La compagnie de terres et de Homestead de la Saskatchewan.	28 juillet..	200,554	Townships 25, 26, 27, 28, 29 et 30 dans le rang 1; township 26 dans le rang 2; et townships 23 dans les rangs 3 et 4. Toutes à l'ouest du second méridien. Townships 40 dans les rangs 9, 10 et 11; townships 39 dans les rangs 10 et 11; et cette partie du township 39 dans le rang 9, au nord de la rivière Saskatchewan du nord. Toutes à l'ouest du troisième méridien. Townships 36, 37 et 38 dans le rang 28; et township 38 dans le rang 27. Toutes à l'ouest du quatrième méridien. Et les townships 37 et 38 dans le rang 1, à l'ouest du cinquième méridien	81,197 58
La compagnie de terres Scottish Ontario et Manitoba	6 mai	28,712	La moitié nord du township 15 et la moitié sud du township 16 dans le rang 25; et les townships 19 et 20 dans le rang 28. Toutes à l'ouest du premier méridien.....	11,543 40
La compagnie de colonisation de la rivière aux Coquilles.	3 do ...	30,624	Townships 23 et 24 dans le rang 28; et le township 23 dans le rang 29. Toutes à l'ouest du second méridien.....	6,144 00
Superficie totale...	.....	1,252,863	Montant total payé.....	495,565 40

JOHN R. HALL,
Secrétaire.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 19 mars 1884.

REPONSE

(25*k*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;—pour un état donnant le nombre total d'acres de terres publiques vendus pendant l'année 1883, le prix moyen obtenu par acre, et le produit total de telles ventes. Aussi, un état donnant le nombre de demandes faites en conformité des projets de colonisation numéros un et deux des règlements du 23 décembre 1881 ; le nombre d'acres accordés à chaque postulant, le montant perçu pour chaque demande, le nombre total de demandes acceptées, le nombre total d'acres accordés, et le montant total reçu.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
20 mars 1884.

RÉPONSE

(25*l*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 4 février 1884 ;—pour un état du nombre d'acres ou milles carrés de terre boisée ou de fonds de bois vendus par le gouvernement depuis le 1er mars dernier dans le district de la rivière à l'Arc ou dans les environs, dans le Nord-Ouest ; donnant le nom ou les noms des acheteurs et le prix par acre reçu par le gouvernement pour les dites terres, et le mode de vente, soit par adjudication ou à vente privée.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
21 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(25*m*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;— pour copie de tous règlements ou ordres du département de l'Intérieur, non compris dans l'ordre de la dernière session, concernant la vente ou administration des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage, et des emplacements de ville.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
29 mars 1884.

REPONSE

(25*n*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1883 ;— pour copie de tous règlements promulgués par le département de l Intérieur au sujet de l'administration ou de la vente des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage, et des emplacements de ville, depuis le 23 décembre 1881.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
29 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées*]

RÉPONSE

(25*o*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 mars 1884 ;— pour copie de tous rapports, non encore publiés, concernant le caractère et les ressources probables en terres cultivables, forêts, minéraux, etc., de la région traversée par le chemin de fer du Pacifique canadien au nord des lacs Huron et Supérieur, et renfermant toutes les informations que possède le gouvernement sur la totalité du territoire compris entre les grands lacs et la côte sud de la baie d'Hudson.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
1er avril 1884.

REPONSE

(25*p*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 29 janvier 1884 ;— pour copie de toutes demandes pour ventes ou locations de terrain houillers, et de toute correspondance ou rapports à ce sujet ; et aussi, un état de toutes ventes ou locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, non compris dans la réponse déjà donnée. Aussi, les détails de toute conversion de location de terrains houillers en propriétés de biens-fonds libres ; et un état des paiements effectués en vertu d'aucuns affermages ou d'aucunes ventes ou conversions.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
4 avril 1884.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

RÉPONSE

(25*q*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mai 1883 ;— demandant copie de toute correspondance échangée entre la Société Provinciale, Agricole et Industrielle du Manitoba, la Chambre d'Agriculture du Manitoba et le ministère de l'Intérieur, le ministère de l'Agriculture et tout autre département du gouvernement au sujet de l'octroi d'un terrain dans la cité de Winnipeg pour fins d'exposition.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
10 avril 1884.

RÉPONSE

(25*r*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;— pour un état indiquant le nombre d'acres de terres publiques arpentées dans le Manitoba et le Territoire du Nord-Ouest pendant l'année 1883, et le coût par acre de tel arpentage.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
8 avril 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(25*s*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884;—demandant copie 1. De tous ordres en conseil, ordres administratifs et correspondance avec le commissaire des terres à Winnipeg ou autres agents des terres touchant le retrait des terres à concéder dans la zone d'un mille (Mile Belt), à titre de homestead et préemption et la réouverture des dites terres pour concession à titre de homestead et préemption. 2. De tous ordres, règlements et correspondance concernant les réclamations des colons ou squatters sur les dites terres, le nom du réclamant, la nature de sa réclamation, et comment on en a disposé, et qu'a-t-on fait des terres ainsi réclamées. 3. De tous ordres en conseil, ordres administratifs, règlements et correspondance concernant la vente à l'enchère ou la vente privée de telles terres, la quantité de terres ainsi vendues, à qui, quand et à quel prix elles ont été vendues, quel est le montant payé ou restant à payer. 4. De tous règlements et décisions du département relativement aux réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
16 avril 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(25*t*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 avril 1883 ;—demandant copie de tous les ordres en conseil et règlements et de la correspondance avec des agents, défendant la concession, à titre de homestead ou de préemption, de toutes les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien ; aussi, copie des règlements existants au sujet de la disposition des dites terres.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
16 avril 1884.

REPONSE

(25*u*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;—demandant copie 1° De tous ordres en conseil, règlements et correspondance avec les agents du département, concernant le retrait des terres à concéder à titre de homestead et préemption au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. 2° De tous ordres en conseil, règlements et correspondance relatifs aux réclamations des colons ou squatters sur les dites terres. 3° De tous ordres, règlements et correspondance touchant la vente de telles terres à l'enchère, la quantité ainsi vendue, les conditions de vente, et le prix réalisé par acre. 4° De toutes ventes privées effectuées après le 1er janvier 1884, les conditions de vente et le prix obtenu. 5° De tous ordres en conseil, ou ordres administratifs, règlements et correspondance concernant la réouverture de telles terres pour concession à titre de homestead et préemption.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
16 avril 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(25*v*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;—demandant copie,—1. De tous ordres en conseil, ordres administratifs, règlements et correspondance avec le commissaire des terres ou autres agents du gouvernement touchant le retrait des terres à concéder à titre de homestead et préemption dans les lieux connus sous les noms de réserve de la ville de Régina, Mâchoire-d'Orignal, et autres localités des Territoires du Nord-Ouest, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, et touchant leur réouverture pour concession à titre de homestead et préemption, et les termes et conditions auxquels elles ont été ainsi rouvertes. 2. De tous ordres, règlements et correspondance relativement aux réclamations des colons et squatters sur telles terres, le nom du réclamant, la nature de sa réclamation, comment il en a été disposé, et ce qui a été fait des terres ainsi réclamées. 3. De tous ordres en conseil, ou ordres administratifs, ou règlements et correspondance touchant la vente à l'enchère ou vente privée de telles terres, à qui, quand et à quel prix elles ont été vendues, le montant payé ou restant à payer, et la mise à prix pour chaque section. 4. De tous règlements ou décisions du département concernant les réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
16 avril 1884.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

RÉPONSE

(25*w*)

A une ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;—pour un état indiquant le nombre de baux passés pour location de terres à pâturage dans l'année 1883, le nom de chaque locataire, le nombre approximatif d'acres compris dans chaque bail, les conditions de chaque bail, le montant reçu et à recevoir sur chaque bail, et le nombre total d'acres loués, et la recette totale perçue pour ces locations pendant l'année.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
16 avril 1884.

RÉPONSE

(26)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 avril 1883 ;—demandant un relevé des sommes d'argent payées à titre d'émoluments au juge, au greffier et à l'huissier de la cour de vice-amirauté à Québec, et des sommes payées à chacun des officiers des cours de vice-amirauté à Halifax et Saint-Jean, respectivement. Aussi, un état indiquant le nombre de plaintes produites et de causes instruites dans les dites cours respectivement, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'à date.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
23 janvier 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses qui précèdent sont imprimées pour distribution seulement.*]

RÉPONSE

(26*a*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1884 ;—pour copie de toutes dépêches du gouvernement impérial au sujet des cours de vice-amirauté au Canada qui n'ont pas encore été soumises, et du changement de procédure et de pratique dans ces cours.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
29 mars 1884.

RÉPONSE

(27)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 avril 1883 ;—pour copie de toute correspondance, etc., concernant la construction d'un phare à la Pointe Westhaver, à l'entrée de l'anse Hubbard, dans le comté de Lunenburg, et de toutes instructions adressées au commandant du steamer "Newfield," ou à aucun autre officier du gouvernement au sujet du site du dit phare, et sous l'autorité desquelles ce fonctionnaire a agi le 10 juin 1883, et de tout rapport y relatif. Aussi, copie de l'arrangement conclu pour l'acquisition du terrain pour le dit phare par C. E. Kaulbach, écr., M.P., au nom du gouvernement, dans les dix jours qui ont précédé la dernière élection générale.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'État,
9 mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(27*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1884;—pour un état détaillé des montants dépensés depuis le 1er janvier 1880, pour réparations aux phares de l'Ile Pelée, Longue Pointe et Rondeau; aussi, indiquant la date de chaque paiement, à quel titre il a été fait, le montant payé et à qui, et copie de chaque pièce justificative. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et John Corbett, et le gouvernement et William Grubb, ou toute autre personne au sujet du phare de l'Ile Pelée, depuis le 1er janvier 1880.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 mars 1884.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

REPONSE

(28)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 janvier 1884;—pour un état faisant connaître le montant d'argent déposé au crédit du gouvernement du Canada en date du 1er janvier 1884, en Canada ou ailleurs, ainsi que les noms des banques où ces dépôts ont été faits, et le montant déposé dans chaque banque respectivement; aussi le montant portant intérêt et le taux de l'intérêt, s'il en est, alloué pour ces dépôts, dans chaque cas.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 janvier 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse qui précède est imprimée pour distribution seulement.*]

RÉPONSE

(29)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 janvier 1884 ;— pour un état détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 20 janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 20 janvier 1884.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 janvier 1884.

RÉPONSE

(29*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 février 1884 ;— pour un état des recettes et dépenses imputables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, jusqu'au 10 février, dans chacun des exercices 1883 et 1884.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
13 février 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses qui précèdent sont imprimées pour distribution seulement.*]

RÉPONSE

(29*b*) [PARTIELLE.]

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 mars 1884 ; — pour un état faisant connaître les recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé jusqu'au 20 mars de chacune des années 1883 et 1884, respectivement. Aussi, un état des exportations et importations, jusqu'au 1er mars de chacune des années 1883 et 1884, respectivement.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 avril 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(30)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 avril 1883 ;—pour un état de tous les certificats pour liqueurs octroyés en vertu du paragraphe quatre-vingt-dix-neuf de la clause quatre, partie 2me de l'Acte de Tempérance du Canada, de 1878, par les médecins du comté de Halton, donnant le nom de chaque médecin, et spécifiant le nombre de certificats octroyés par chacun depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1882.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
23 mai 1884.

RÉPONSE

(30*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1884 ;—pour un état indiquant la quantité de spiritueux, bière et autres boissons enivrantes importés, fabriqués et entrés pour la consommation dans la Puissance du Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1883, par provinces, avec les droits de douane et d'accise sur les dites liqueurs, et leur coût total.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
9 février 1884.

REPONSE

(30*b*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ;—pour copie de toute dépêche et de toute correspondance concernant l'émission de licences ou permis pour l'importation de liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest ; et particulièrement au sujet de la taxe ou honoraire récemment imposée sur ces licences ou permis. Aussi, copie des formules de licences et un relevé du nombre accordé, avec les noms, quantités et dates et les montants perçus.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
7 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci dessus ne sont pas imprimées*]

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
TORONTO, 20 mars 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, le 12 du mois courant, je demandai à M. Jas. A. Fraser, inspecteur de licences pour le comté de Halton, de me faire connaître les noms des pharmaciens, s'il en était, auxquels avaient été accordées des licences pour la vente des liqueurs spiritueuses sous l'autorité des dispositions de l'Acte de Tempérance du Canada.

Ce monsieur me fournit, avec beaucoup de bienveillance, les noms suivants, savoir :—

J. E. McGarvin, Acton ;
Thos. Morrow, Georgetown ;
C. W. Pearce, Oakville ;
Jos. H. McCollom, Milton ;
Archdale Wilson, Burlington.

J'écrivis immédiatement à ces derniers, les priant de me fournir les listes voulues par l'acte en question, et je reçus en tout quatre réponses que je transmets.

M. J. H. McCollom, de Milton, doit m'écrire de nouveau, et il me faudra correspondre encore avec M. Archdale Wilson ; mais dès que j'aurai reçu de ces messieurs les documents nécessaires, je vous les transmettrai sur-le-champ.

J'ai marqué de lettres distinctives, comme suit, les documents qui vous sont envoyés ce jour, savoir :—

J. E. McGarvin, " A " ;
C. W. Pearce, " B " ;
G. E. Morrow, " C " ;
Archdale Wilson, " D,"

et j'ai aussi placé une feuille de papier blanc entre les documents distincts et respectifs, de telle sorte que les feuillets de l'un ne puissent se mêler à ceux auxquels ils n'appartiennent pas. J'ai pris ces précautions vu que les listes sont dans une forme très imparfaite, et que deux d'entre elles ne sont pas signées.

Pour ce qui est de M. Morrow, il ne m'a pas fourni de liste. En place, il m'a envoyé les prescriptions des différents médecins.

J'ai d'abord pensé à les lui renvoyer, mais en y réfléchissant, il m'a paru qu'il valait mieux vous les transmettre.

Je les ai classées par mois, autant que possible, et j'en ai dressé une liste pour votre commodité.

Vous remarquerez qu'un grand nombre de ces prescriptions sont d'une nature élastique et significative.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. STRATTON,
Percepteur.

E. MIALL, écr.,
Commissaire, Ottawa.

A.

LISTE des liqueurs vendues par J. E. McGarvin, Acton, sous l'autorité de l'Acte de Tempérance du Canada, 1878.

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
3 mai	R. Garvin	1 chop. de whisky	Médicinal	Dr Lowry.
6 do	Mme S Speight	1 do de genièvre	do	do
8 do	Mr Ellis	1 do d'eau-de-vie	do	do
8 do	Mr Vrooman	1 do de genièvre	do	do
10 do	Mr Nixon	1 do do	do	do
11 do	Mme Kerr	1 do de whisky	do	do
11 do	Mr Alex. Nickol	1 do d'eau-de-vie	do	do
14 do	Mr Thegamie	1 do de whisky	do	do
14 do	Mlle Scott	1 do do	do	do
14 do	John Russell	1 do do	do	do
15 do	Mr Lambert	1 do d'eau-de-vie	do	S. Webster.
15 do	Mr Bradley	1 do do	do	Lowry.
15 do	D. McArthur	1 do de whisky	do	do
16 do	Jas. Moore	1 do do	do	do
17 do	Mr Mockridge	1 do do	do	do
18 do	A. O. Wheeler	1 do d'eau-de-vie	do	do
19 do	Mr Mullin	1 do do	do	do
19 do	Mr P. Gibbons	1 do d'Oporto	do	do
19 do	do	1 do d'eau-de-vie	do	do
19 do	J. H. Thompson	1 bouteille de porter	do	Freeman.
20 do	Mme Mathews	1 chop. d'eau-de-vie	do	Lowry.
21 do	Mr Conboy	1 do de whisky	do	do
25 do	Mr E. Dyms	1 do d'eau-de-vie	do	do
25 do	Mr R. McLellan	1 do do	do	do
26 do	Ed. Forbes	1 do de whisky	do	do
26 do	R. Nixon	1 do d'eau-de-vie	do	do
26 do	do	1 do de genièvre	do	do
26 do	S. McLaw	1 do de whisky	do	do
26 do	do	1 do d'eau-de-vie	do	do
26 do	Jas. Sayers	1 do do	do	do
28 do	E. Nicklin	1 do de whisky	do	do
28 do	Mme. Marshall	1 do do	do	do
28 do	J. H. Thompson	1 do d'eau-de-vie	do	do
2 juin	Mme R. Morrow	1½ do vin	do	Morrow.
2 do	Mr Travers	1 do de whisky	do	Lowry.
2 do	W. Campbell	1 do d'eau-de-vie	do	do
8 do	P. Gibbons	1 do de whisky	do	do
8 do	Mr Robinson	1 do do	do	do
12 do	Mme Dennie	1 do de genièvre	do	do
12 do	Mr Brown	1 do de whisky	do	do
12 do	Mr E. Nicklin	1 do do	do	do
16 do	Mr Nixon	1 do de genièvre	do	do
19 do	Mme Mullin	1 do d'eau-de-vie	do	do
22 do	Mme Crawford	1 do do	do	do
22 do	Mlle Cargill	1 do de genièvre	do	do
22 do	Mr McPhideran	1 do de whisky	do	do
26 do	Mme Swan	1 do d'eau-de-vie	do	do
27 do	Mr P. Gibbons	1 do do	do	do
29 do	Mme Nixon	1 do de genièvre	do	do
29 do	R. Gibbons	1 do whisky	do	do
3 juill.	Mr McGregor	1 do do	do	J. Lawson, V.S.
5 do	Mr Adams	1 do d'eau-de-vie	do	Dr Lowry.
6 do	O. Lasley	1 do do	do	do
6 do	R. Akins	1 chop. de whisky	do	McGarvin.
6 do	Mme Robinson	1 do	do	Lowry.
8 do	Mme R. Frederick	1 do	do	do
9 do	J. Levans	1 do	do	do
9 do	Mme Cunningham	1 do	do	do
16 do	Mlle Mills	1 do	do	do
16 do	Geo. Grant	1 do	do	do

A.—Liste des liqueurs vendues par J. E. McGarvin, Acton, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
16 juillet	Mme P. Masales	1 chop. d'eau-de-vie.	Médicinal	Dr Lowry.
21 do	Mme R. Storey	1 do de vin	do	do
30 do	W Waldie	1 do de whisky	do	do
31 do	Mr Lambert	1 do de genièvre.	do	Morrow.
31 do	P. Kelly	1 do de whisky	do	Lowry.
1er août	Wm. Morton	1 do do	do	Winn.
9 do	Mme Smith	1 bouteille de porter	do	Lowry.
9 do	Mr Crozier	1 chop. de whisky	do	do
11 do	Wm. Masales	1 do do	do	do
13 do	A. Smith	1 do d'eau-de-vie.	do	do
17 do	Mme Nixon	1 do de genièvre.	do	do
18 do	R. Johnson	1 do d'eau-de-vie.	do	do
19 do	Mr Masales	1 do de whisky	do	do
21 do	Delle McKechren	1 do	do	do
21 do	Mr Worsnop	1 do	do	do
21 do	R. Craim	1 do	do	do
22 do	Mr Hyde	1 chop. de genièvre	do	do
23 do	John Story	1 chop. de whisky	do	do
23 do	Mr McPhedron	1½ do	do	do
23 do	Mr McGregor	1 do	do	J. Lawson, M. V.
25 do	Mr McLaughton	1 do	do	Dr Lowry.
25 do	John Richardson	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Winn.
25 do	Mr Thurston	2 chops. de whisky	do	Lowry.
26 do	Mr McNeil	1 chop. de wisky	do	do
27 do	P. Gibbons	1 do de vins	do	do
27 do	Mr McPhedron	1 do whisky	do	do
27 do	Mr Walker	1 do do	do	do
28 do	Mme W. Crewson	1 do do	do	do
28 do	Wm. Ramsay	1 do d'eau-de-vie.	do	do
28 do	Mr Ebbage	1 do genièvre	do	do
29 do	Wm. Auld	1 do d'eau-de-vie.	do	Morrow.
29 do	Mr Masales	1 do de whisky	do	Lowry.
29 do	Mme Lake	1 do do	do	do
29 do	P. McDonald	1 do d'Oporto	do	do
29 do	do	1 do whisky	do	do
30 do	E. Nicklin	1 do do	do	do
30 do	Mr Nixon	1 bouteille de porter.	do	do
30 do	Mr Masales	1 chop. de whisky	do	do
1er sept.	Mr McPhail	1 do do	do	do
2 do	Mme Nixon	1 do d'eau-de-vie.	do	do
3 do	Mr Hampshire	1 do de genièvre	do	do
4 do	M. Kaley	1 do de whisky	do	do
4 do	P. Masales	1 do do	do	do
5 do	Mr McLaughton	1 do genièvre	do	do
5 do	Mme E. Janes	1 do d'eau-de-vie.	do	do
5 do	Mr Nixon	1 do do	do	do
5 do	do	1 do de whisky	do	do
5 do	Mr Wiswell	1 do do	do	do
8 do	Mme Lake	1 do do	do	do
8 do	Mme McNair	1 do d'eau-de-vie.	do	do
8 do	D. W. Campbell	1 do de whisky	do	do
9 do	D. Campbell	1 do do	do	do
10 do	Mr Nixon	1 do d'eau-de-vie.	do	do
11 do	Mr Hyde	1 do de whisky	do	do
13 do	Mr Thompson	1 do do	do	do
13 do	Mr Philps	1 do d'eau de vie	do	do
14 do	P. Gibbons	1 do do	do	do
14 do	James Cobben	1 do de whisky	do	do
14 do	John Arthurs	1 do d'eau-de-vie.	do	do
17 do	Mme M. Crewson	1 do de whisky	do	do
17 do	P. Gibbons	1 do d'oporto	do	do
19 do	Mr Hildonbrand	1 do genièvre	do	do
20 do	Mr Wm. Gamble	1 do de whisky	do	do
21 do	S. McKenzie	1 do d'eau-de-vie.	do	do

30c—1½

A.—Liste des liqueurs vendues par J. E. McGarvin, Acton, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
21 sept.	Mr Sharp	1 chop. de whisky	Médicinal	Dr Lowry.
22 do	Mr McPhedron	1 do	do	do
22 do	do	1 do	do	do
22 do	R. Crew	1 do	do	do
22 do	John Arthurs	1½ do	do	do
24 do	Mr Chisholm	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
24 do	Mr Townsend	1 do do	do	do
24 do	Mme Nixon	1 do do	do	do
26 do	Delle Zimmerman	1 do whisky	do	do
28 do	Mme Gardner	1 do genièvre	do	do
29 do	A. Waldie	5 chops. de vins	Sacrement	Rev. D. B. Cameron.
1er oct.	H. P. Moore	1 chop. d'eau-de-vie.	Médicinal	Dr Lowry.
3 do	Mr Joel	1 do do	do	do
3 do	John Ryan	1 do do	do	do
6 do	Mr Lake	1 chop. de whisky	do	do
7 do	Mr Humbach	1 do	do	do
8 do	R. Garvin	1 do	do	do
9 do	N. Forbes	1 do	do	do
9 do	Mr Alexander	1 do	do	do
9 do	Mr Durham	1 do	do	do
10 do	Mr Whitley	1 do	do	Winn.
13 do	Mr Mockridge	1 do	do	Lowry.
13 do	Wm. Campbell	1 do	do	do
16 do	Mr Kennedy	1 do	do	do
16 do	Mr Hampshire	1 do	do	do
17 do	E. A. Forbes	1 do	do	do
18 do	Wm. Lynn	1 chop. d'eau-de-vie	do	do
18 do	Mr Chisholm	1 do whisky	do	do
19 do	R. Garvin	1 do d'eau-de-vie.	do	do
22 do	Mr Thurston	1 pinte de whisky	do	do
24 do	John Storey	1 chop. de whisky	do	do
27 do	A. H. Brown	1 do do	do	do
29 do	Mr Grant	1 do do	do	do
29 do	Mr Dallas	1 do d'eau-de-vie.	do	do
29 do	do	1 do de whisky	do	do
30 do	Mr Russell	1 do de genièvre	do	do
30 do	Mr P. Gibbons	1 do de vin	do	do
31 do	Mr Mockridge	1 do de whisky	do	do
2 nov.	Mr R. Frederick	1 do	do	do
3 do	R. Nixon	1 do	do	do
3 do	Mme O'Neill	1 do	do	do
7 do	John Martin	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
7 do	James Martin	1 do de whisky	do	do
11 do	Mr Thurston	2 chops. de whisky	do	do
13 do	Mme Gardner, Sr	1 chop. de whisky	do	do
14 do	R. Mickie	1 do	do	do
17 do	A. McPhederan	1 do	do	do
19 do	John McSpaddier	1 do	do	do
20 do	Mr Wren	1 do	do	do
20 do	Mr Halpin	1 do	do	do
22 do	Mr Lashy	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
23 do	P. Gibbons	1 do de vins	do	do
23 do	Mr Nixon	1 do d'eau-de-vie.	do	do
26 do	C. Sherlock	1 do d'Oporto	do	do
28 do	Mr Nixon	1 do genièvre	do	do
30 do	Mr McMillan	1 do de whisky	do	do
1er déc.	Mr McNair	1 do do	do	do
1 do	J. Arthurs	1 do do	do	do
1 do	Geo. Garrett	1 do d'eau-de-vie.	do	do
3 do	James Nixon	1 do de genièvre	do	do
5 do	Dlle Nixon	1 do d'eau-de-vie.	do	do
5 do	Mr Nixon	1 do	do	do
5 do	Mr McLarty	1 do	do	do
8 do	P. Gibbons	1 do	do	do

A.—Liste des liqueurs vendues par J. E. McGarvin, Acton, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
8 déc.	Mme Mills	1 chopine de whisky	Médicinal	Dr Lowry.
8 do	Mr Russell	1 do do	do	do
8 do	do	1 do d'eau-de-vie	do	do
11 do	Mr McDonald	1 bouteille de porter.	do	Morrow.
11 do	Mr Taylor	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Lowry.
11 do	do	1 chopine de whisky	do	do
12 do	Thomas Moore	1 do d'eau-de-vie	do	do
12 do	John McIsaac	1 do de whisky	do	do
19 do	N. Forbes	1 do do	do	do
14 do	Mr Nixon	1 do de genièvre	do	do
22 do	Mr Vrooman	1 do de whisky	do	do
22 do	Mr Nixon	1½ do do	do	do
22 do	A. Mockridge	1 do do	do	do
24 do	James Nixon	1 do de genièvre.	do	do
24 do	Joseph Arthurs	1 do de whisky	do	do
27 do	Mr McEachran	1 do do	do	do
27 do	do	1 do de vin	do	do
27 do	A. Cook	1 do d'eau-de-vie	do	do
27 do	Mr McPhederan	1 do de whisky	do	do
27 do	P. Gibbons	1 do de vin blanc	do	do
24 do	Mr Proctor	1 do de whisky	do	do
24 do	P. Gibbons	1 do de vin blanc	do	do
24 do	R. Garvin	1 do de whisky	do	do
29 do	Mr Proctor	1 do do	do	do
29 do	J. Kennedy	1 do de genièvre.	do	do
29 do	M. Adams	1 do de whisky	do	do

Comme je n'ai eu licence que depuis le 1er mai, je vous envoie une liste des ventes depuis cette époque, que je certifie comme correcte.

J. E. McGARVIN.

B

LISTE des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
3 mai.	Mr Northime	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
3 do	Ed. Cornwall	1 do	do	do
3 do	J. Shaughnessy	1 do	do	do
3 do	Mr Williams	1 do	do	do
3 do	Mme Bently	1 do	do	do
3 do	Mr McDougald	1 do	do	do
3 do	Mr Lewis	1 do	do	do
3 do	Mme McCraney	1 do	do	do
4 do	Mme Morden	2 bouteilles d'ale	do	do
4 do	Geo. Powell	1 bouteille de whisky	do	do
4 do	Mr Welsh	1 do do	do	Williams.
4 do	John Gallie	1 do do	do	Sutherland.
4 do	Mlle Barclay	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
4 do	Mr Lucas	1 bouteille de whisky	do	do
4 do	Bob. Bruner	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mme Mapes	1 do	do	Sutherland.
4 do	John Bredin	1 do	do	do
4 do	Mr Dent	1 do	do	do
4 do	John Askins	1 do	do	do
4 do	Mlle Cottle	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
4 do	Mme Caverhill	1 chopine de whisky.	do	do
4 do	Mr Robertson	1 bouteille de whisky	do	do
4 do	Mr Pullen	½ douzaine d'ale	do	do
4 do	Mr Cunningham	1 bout. de whisky	do	Clark.
4 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Smith	1 do	do	Urquhart.
5 do	John Anderson	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr McCraney	1 do	do	do
5 do	Geo. Bushy	1 do	do	do
5 do	Mr Welsh	1 do	do	Williams.
5 do	Mr Tart	1 do	do	do
5 do	Sam Reynolds	1 do	do	Sutherland.
5 do	Geo. Ward	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
5 do	Geo. Boyer	1 do de whisky	do	do
5 do	N. Riggs	1 do de genièvre.	do	do
5 do	Jos. Stokes	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
5 do	J. Williams	1 do	do	do
1er do	John Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
1er do	Mr Hun	1 do	do	do
1er do	Mr Robertson	1 do	do	Williams.
1er do	Geo. Langtry	1 do	do	Urquhart.
1er do	Jos. Stokes	1 do	do	do
1er do	Mr Gibson	1 do	do	Sutherland.
1er do	John Askins	1 do	do	do
1er do	B. Tart	1 do	do	do
1er do	Mme Howes	1 do	do	do
1er do	John McKay	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr Weller	1 do	do	Sutherland.
1er do	Dr Johnston	1 do	do	Urquhart.
1er do	John Litchfield	1 do	do	Sutherland.
1er do	Mr Sargent	1 do	do	do
1er do	M Barley	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr Costello	1 do	do	Williams.
1er do	Mr Wise	1 do	do	do
1er do	Jas. Docherty	1 do	do	Sutherland.
2 do	Jas. Cunningham	1 chopine de whisky	do	Urquhart.
2 do	Mr LeBurteo	1 bouteille de whisky	do	Williams.
2 do	Geo. Powell	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Landson	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Docherty	1 do	do	do
2 do	Mr Williams	1 do	do	do
2 do	Mr Harris	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Williams	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou exclésiastique.
1883.				
2 mai.	Mr Welsh	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Williams
3 do	B. Anderson	1 do	do	Sutherland.
3 do	Mr Tezard	1 do	do	do
3 do	Mr Boyd	1 do	do	do
3 do	Mme Garver	1 do	do	do
3 do	Mr Johnston	1 do	do	do
3 do	H LeBarre	1 do	do	do
3 do	Wm Freemen	1 do	do	Urquhart.
3 do	P. Kelly	1 do	do	Sutherland.
3 do	J. Connelly	1 do	do	Williams.
5 do	Mme Grant	2 bouteille d'ale	do	Urquhart.
5 do	Mr Johnston	1 bouteille de whisky	do	Williams.
5 do	Mr Coventry	1 do	do	do
5 do	Mr Cornwall	1 do	do	do
5 do	Mr McDermott	1 do	do	do
5 do	Mme Nichol	1 do	do	Sutherland.
5 do	W. Bates	1 do	do	do
5 do	James Grant	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mr McCraney	1 do	do	Sutherland.
5 do	John Welsh	1 do	do	do
5 do	Mme Lee	1 do	do	do
5 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
5 do	Jas. Conley	1 do	do	do
5 do	Mr Lanagon	1 do	do	Williams.
5 do	M. Johnston	½ douz. d'ale	do	do
5 do	B Johnston	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
5 do	W. Bobble	1 do	do	do
5 do	Mr McGusken	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mme Maloney	1 do	do	Williams.
5 do	Isache Boon	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr Munn	1 do	do	do
5 do	Mr Pratt	1 do	do	Williams.
5 do	Mr Docherty	1 do	do	do
5 do	Mr Warden	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
5 do	Mme Martin	1 do	do	Williams.
5 do	Mr McKay	1 do	do	do
6 do	Mme Post	1 do	do	do
6 do	Mr Richardson	1 do	do	do
6 do	P. O'Boyle	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr Williams	1 do	do	do
6 do	Mr Costello	1 pinte de whisky	do	Williams.
6 do	Mr Patch	1 bouteille de whisky	do	do
6 do	George Hillary	1 do	do	Urquhart.
6 do	John Burns	1 do	do	do
6 do	P. Colhane	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr O'Neil	1 do	do	Urquhart.
7 do	Wm. Taylor	1 do	do	do
7 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Patterson	1 do	do	do
7 do	James King	1 do	do	Sutherland.
7 do	Mme Johnston	1 do	do	do
7 do	Mr Upham	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
7 do	Mme Landson	1 bouteille de whisky	do	Williams.
7 do	Mme Grant	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mme Northrme	1 do	do	Urquhart.
7 do	Mr Smith	1 do	do	Clark.
7 do	Cr. Desmond	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Chisholm	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Lebarr	1 bout. de genièvre.	do	do
9 do	Mme Robertson	1 do whisky	do	Sutherland.
9 do	Mr McGrady	1 do do	do	do
do	Mme Wm. Robertson	1 douz. d'ale	do	do
do	Col. Patton	1 bouteille de whisky	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou exclésiastique.
1883.				
9 mai.	Dlle Johnston	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
9 do	James Burns	1 do	do	do
9 do	Nathen Beatty	1 do	do	do
9 do	John Patterson	1 do	do	Clark.
9 do	Mme McFarlan	1 do	do	do
9 do	Mr Cunningham	1 do	do	do
9 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr McDougald	1 do	do	do
9 do	John Shaughnessy	1 do	do	Urquhart.
9 do	Mr Hagar	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
9 do	John Welsh	1 bouteille de whisky	do	do
9 do	Mme Larue	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Kelley	1 do	do	Clark
9 do	Mr Herbert	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Stokes	1 chopine de whisky.	do	Urquhart.
9 do	Wm. Biggs	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
9 do	Mme Johnston	1 do	do	do
9 do	Mr McDermott	1 do	do	do
9 do	Sam. Decker	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Bibble	1 do	do	do
9 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
9 do	Mr Maude	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Walsh	1 do	do	do
9 do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart.
9 do	John Saughnessy	1 do	do	Sutherland
9 do	Mr Hall	1 do	do	do
9 do	Mr Campbell	1 do	do	do
9 do	Mr Fan	1 do	do	Williams.
9 do	Mme Grant	1 do	do	Urquhart.
9 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
10 do	Mme Ganse	1 do	do	do
10 do	Tom Reynolds	1 gallon de whisky	do	Urquhart.
10 do	Mr Ferrah	1 bouteille d'ale	do	Sutherland.
10 do	Mr Hagar	1 do de whisky	do	do
10 do	Col. Mitchell	1 pinte do	do	do
10 do	Mr Cavenaugh	1 chopine do	do	do
10 do	Tom Jones	1 bouteille do	do	do
10 do	Mr Pepper	1 do do	do	do
10 do	John O'Neil	1 do do	do	Urquhart.
10 do	Mr Worts	1 do do	do	Sutherland.
11 do	Mme Grant	1 do d'ale	do	Williams.
11 do	Mme Martin	1 do d'eau de-vie.	do	do
11 do	Wm. Gailby	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
11 do	Mr Armstrong	1 do	do	Sutherland.
11 do	Mr Connor	1 do	do	do
11 do	Mr Hall	1 do	do	do
11 do	J. Boon	1 do	do	do
11 do	John McKay	1 do	do	Williams.
11 do	Dr Mitchell	1 do	do	do
11 do	A. Galbraith	1 do	do	Sutherland.
11 do	John Asking	1 do	do	do
11 do	Jas Docherty	1 do	do	do
11 do	John Hall	1 do	do	do
11 do	Mr Harwood	1 do	do	do
11 do	Mr Fan	1 do	do	do
11 do	Mr Tiplin	1 do	do	do
11 do	Mr Ford	1 do	do	do
11 do	Mr Tizard	1 do	do	do
11 do	C. Bordin	1 do	do	do
12 do	Wm. Anderson	1 do	do	do
12 do	Capt. Crook	1 do	do	do
12 do	T. T. Harris	1 do	do	do
12 do	Mme Grant	1 do	do	do
12 do	Mr Dowdle	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
12 mai	Mr Sawyer	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Williams.
12 do	Mme Lee	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mme Grant	1 bout. de genièvre	do	do
12 do	Mr Husband	1 bouteille de whisky	do	do
12 do	Mr Nichol	1 do	do	do
12 do	Jas. Connolley	1 do	do	do
12 do	Mr Bibble	1 do	do	Williams.
12 do	Mr P. O'Boyle	1 do	do	do
12 do	Mr Slatry	½ gallon de whisky	do	Sutherland.
12 do	John Johnston	½ douzaine d'ale	do	do
12 do	Mr Cullham	1 bouteille de whisky	do	do
12 do	Mr Pepper	1 do	do	Williams.
12 do	H. LeBarr	1 bout. de genièvre	do	Urquhart.
12 do	Mr Hood	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
12 do	B. Johnston	1 do	do	do
12 do	Mr Chisholm	1 do	do	do
12 do	Mr Collins	1 do	do	do
12 do	Mr Tizard	1 do	do	do
12 do	P. Culhane	1 do	do	do
12 do	H. Clime	1 chopine de whisky	do	Lusk.
12 do	Capt. Crook	1 bout. d'eau-de-vie	do	Sutherland.
12 do	Mr Malloney	1 bouteille de whisky	do	do
12 do	Mr Bently	1 do	do	Williams.
12 do	Mr Coventry	1 do	do	do
12 do	Mr Scholefield	1 do	do	do
12 do	J. B Ford	1 do	do	do
12 do	Wm. Ellis	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
12 do	Mr Shaughnessy	1 bouteille de whisky	do	do
12 do	T. Jones	1 do	do	Williams.
12 do	Mme McDermott	1 do	do	do
12 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mr Shaw	1 do	do	do
12 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
12 do	John Smith	1 do	do	Urquhart.
12 do	John Welsh	1 do	do	do
12 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland.
12 do	Jas. Docherty	1 do	do	Williams.
12 do	M. Galbraith	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mme Wilson	1 do	do	Urquhart.
14 do	Jas. Burns	1 do	do	do
14 do	Mr Maloney	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Gibson	1 do	do	Sutherland.
14 do	Sam. Decker	1 do	do	do
14 do	Mr Sanderson	1 do	do	Williams.
14 do	John Finlayson	1 do	do	Sutherland.
14 do	Mr LeBare	1 do	do	do
14 do	Mr McIntyre	1 do	do	do
14 do	Ed. Cornwall	1 bout. de genièvre	do	do
14 do	John Shaughnessy	1 bouteille de whisky	do	do
14 do	Mr Lewis	1 do	do	do
14 do	Mr Oliphant	1 do	do	do
14 do	Mr Bently	1 bout. de seigle, d'oporto et d'eau-de-vie	do	do
14 do	Henry Ring	1 douzaine d'ale	do	do
14 do	Mme Chisholm	1 bouteille de whisky	do	do
14 do	Mme Moore	1 pinte do	do	Urquhart.
15 do	Mr Kaiting	1 bouteille do	do	Sutherland.
15 do	Mme Cavan	1 do d'ale	do	Williams.
15 do	John McKay	1 do de whisky	do	Sutherland.
15 do	T. Biggar	1 pinte do	do	do
15 do	Dlle Maloney	1 do de genièvre	do	Williams.
15 do	Mr Cavell	1 bout. d'eau-de-vie	do	Sutherland.
15 do	Mr Dent	1 bouteille de whisky	do	do
15 do	Mr Lawrence	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
15 mai.	Mr Mitchell	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
15 do	John Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mr. Galler	1 do	do	do
15 do	Capt. Wilson	1 do	do	Urquhart.
16 do	John Williams	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Devlin	1 do	do	do
16 do	H. LeBare	1 do	do	do
16 do	Mr Pell	1 do	do	do
16 do	Mr Tobin	1 do	do	do
16 do	Mr Lucas	1 do	do	do
16 do	Mr Warden	1 do	do	do
16 do	Mr Day	1 bout. chaq., d'ale et de whisky	do	do
16 do	Mr Shaughnessy	1 bouteille de whisky	do	do
16 do	Dlle Gravie	1 do	do	Williams.
16 do	Geo. Powell	1 do	do	Sutherland.
16 do	W. Brown	1 do	do	do
16 do	Mr Costello	1 do	do	Urquhart.
16 do	Jas Docherty	1 do	do	Sutherland.
16 do	Wm. Ribble	1 do	do	Urquhart.
16 do	T. McDermott	1 do	do	do
16 do	Mme Coventry	1 do	do	Williams.
17 do	Mr Ribble	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
17 do	Mr Boness	1 bouteille de whisky	do	do
17 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
17 do	Wm. Ribble	1 do	do	Sutherland.
17 do	Wm. Johnston	1 do	do	Williams.
17 do	Mr McDermott	1 do	do	do
17 do	Mme Scott	1 bout. de genièvre	do	Sutherland.
17 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
17 do	Mr Tizard	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
17 do	Mr Gibson	1 do	do	do
17 do	Mr Crooks	1 do	do	Urquhart.
17 do	F. Smith	1 do	do	Sutherland.
17 do	Capt. Wilson	1 do	do	Urquhart.
19 do	Geo. Scholefield	2 do	do	Sutherland.
19 do	Mr Johnston	2 do	do	Williams.
19 do	Capt Wilson	2 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
19 do	Mr Sherin	1 bouteille de whisky	do	Williams.
19 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
19 do	Mr Bonas	1 do	do	do
19 do	Mr Dougherty	1 do	do	Williams.
19 do	Mr Lyons	1 do	do	do
19 do	Mr Freeman	1 do	do	do
19 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
19 do	John Chisholm	2 bouteilles d'ale	do	do
19 do	B Johnston	1 do de whisky	do	Sutherland.
19 do	W. Freeman	1 pinte do	do	Urquhart.
19 do	Mr Labertis	1 bouteille do	do	do
19 do	Mr McFredie	1 gallon do	do	do
19 do	Mr Simpson	1 bouteille do	do	Sutherland.
19 do	Mr Askin	½ gallon do	do	do
19 do	Mr Shaughnessy	1 bouteille do	do	Williams.
19 do	T. Freeman	1 do do	do	Sutherland.
19 do	Mme Caven	2 bouteilles d'ale	do	Urquhart.
19 do	F Smith	1 pinte de whisky	do	do
19 do	Mr Beyea	1 bout. de genièvre	do	do
19 do	Dlle Malloney	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
19 do	Mme Pratt	1 do	do	Williams.
19 do	Mr Ribble	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Cunningham	1 do	do	do
20 do	Mr Neil	1 do	do	do
20 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
20 do	Mr Conley	1 bouteille de whisky	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
20 mai.	Mr Dean	1 bouteille de claret	Médicinal	Dr Urquhart.
20 do	P. A. McDougald	2 bout. w de seigle	do	Sutherland.
20 do	Mme Ribble	1 douz. d'ale	do	do
20 do	Mr Anderson	½ do	do	Clark.
20 do	Mme Garvie	1 bout. w. de seigle	do	Williams.
20 do	John Armstrong	1 do do	do	Urquhart.
20 do	Mme Tiplin	1 chopine do	do	do
20 do	Mr Wyse	1 bouteille do	do	Williams.
20 do	Mr Labertis	1 do do	do	do
20 do	Mr McKay	1 bouteille de whisky	do	do
20 do	Mr Colligan	1 do ...	do	do
20 do	Mr Bates	1 do ...	do	do
20 do	Mr Lebarre	1 do ...	do	do
20 do	Mme Sandson	1 do ...	do	do
20 do	John Patterson	1 do ...	do	Urquhart.
20 do	Mme Lawrence	1 do ...	do	Drs Buck et McCrinman.
20 do	W. Riggs	1 do ...	do	Dr Sutherland.
20 do	B. Johnston	1 do ...	do	Williams.
20 do	Mr McDermott	1 do ...	do	do
20 do	Mr Pepper	1 do ...	do	do
20 do	W. Bently	1 bouteille d'Oporto	do	Sutherland.
20 do	J. Boon	1 do de whisky	do	Urquhart.
20 do	Mr Shed	1 do do	do	Sutherland.
20 do	Mr Mitchell	1 do do	do	do
20 do	Mr Belyea	1 pinte do	do	do
20 do	P. O'Boyle	1 bouteille do	do	do
20 do	T. Jones	1 do do	do	do
20 do	Mr Croff	1 do genièvre.	do	Urquhart.
20 do	F. Smith	1 do de whisky	do	do
20 do	Mr O'Neil	1 do do	do	do
20 do	Mr Tobin	1 do do	do	Williams.
20 do	Mr Ford	1 do de cognac	do	Sutherland.
20 do	J. Walsh	1 do de whisky	do	do
20 do	Mr McGiffin	1 do do	do	do
20 do	Mr Culham	1 pinte do	do	do
20 do	Mr Jacklyn	1 bout. de genièvre.	do	Urquhart.
20 do	J. Andrew	1 do de whisky	do	do
21 do	Mr Pullen	1 do do	do	Sutherland.
21 do	Mr Cavan	1 do do	do	Williams.
21 do	Harris	1 do do	do	Sutherland.
21 do	Mr Fox	2 do do	do	Urquhart.
21 do	J. Johnston	½ douz. d'ale	do	Sutherland.
21 do	T. Freeman	½ do	do	Urquhart.
21 do	Mme D. Robinson	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
21 do	Mme King	1 do do	do	do
21 do	Mme Campson	½ gallon de whisky	do	Urquhart.
21 do	F. Jones	1 bouteille do	do	Sutherland.
21 do	J. Grass	1 do de genièv.	do	Urquhart.
21 do	F. Smith	1 do whisky	do	do
21 do	J. O'Neil	1 do do	do	do
21 do	Mr Tobin	1 do do	do	Williams.
21 do	Mr Ford	1 do de cognac	do	Sutherland.
21 do	J. Walsh	1 do de whisky	do	do
21 do	Mr McGiffin	1 do do	do	do
21 do	P. Culhane	1 pinte do	do	do
21 do	G. Jacklyn	1 chop. de genièvre.	do	Urquhart.
21 do	J. Andrew	1 bouteille de whisky	do	do
21 do	Mr Pullen	1 douz. d'ale	do	Sutherland.
21 do	Mr Cavan	1 bout. de whisky	do	Williams.
21 do	Mr Harris	1 do ...	do	Sutherland.
21 do	Mr Fox	2 do ...	do	Urquhart.
21 do	J. Johnston	½ douz. d'ale	do	Sutherland.
21 do	T. Freeman	½ do	do	Urquhart.
21 do	Dr Robinson	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
21 mai	Mrs King	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
21 do	Mme Campson	1 do	do	Urquhart.
21 do	Mr Fitzgerald	1 do	do	Sutherland.
21 do	Mr Walsh	1 do	do	do
21 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	do
21 do	Jno Gallie	1 pinte de whisky	do	do
22 do	W. Reynolds	1 bouteille do	do	Urquhart.
22 do	C. McDonald	½ douz. d'ale	do	do
22 do	Mr Cavan	1 bout. de whisky	do	Williams.
22 do	Mr Burtch	1 do do	do	Sutherland.
22 do	Mr Coventry	1 do do	do	Williams.
22 do	W. Reid	1 do d'ale	do	Sutherland.
22 do	Col. Mitchell	⅓ douz. de porter	do	Urquhart.
22 do	Mr Hinton	1 bout. w. de seigle.	do	Williams.
22 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Culhane	1 do	do	Urquhart.
22 do	Mr McCraney	1 do	do	do
22 do	Mme Cavan	½ douz. d'ale	do	do
22 do	J. Dougherty	1 bout. w. de seigle.	do	Sutherland.
22 do	H. Stewart	1 do	do	Urquhart.
22 do	D. Oliphant	1 do	do	Sutherland.
22 do	M. Bently	1 do	do	do
23 do	Mr Reynolds	1 do	do	Williams.
23 do	Mr Johnson	1 do	do	do
23 do	J. McKay	1 do	do	Urquhart.
23 do	J Grant	1 do	do	Sutherland.
23 do	G. Fox	1 do	do	do
23 do	B. Johnston	1 do	do	Williams.
23 do	R. Ellas	¼ douz. d'ale	do	Urquhart.
23 do	Mr Harris	1 bout. w. de seigle.	do	Sutherland.
23 do	Mr McKnight	1 do	do	do
23 do	T. Dent	2 bouteilles d'ale	do	do
23 do	Mr Boon	1 bout. w. de seigle.	do	Urquhart.
23 do	S. Mitchell	1 do	do	do
23 do	J Simpson	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mr Clements	1 do	do	do
23 do	J. Ford	1 do	do	do
23 do	Mr Reea	1 do	do	do
23 do	Mr Malloney	1 do	do	do
23 do	Mme Ribble	1 do	do	Urquhart.
23 do	Ed. Boax	1 do	do	Sutherland.
23 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Williams.
23 do	Mr Hatton	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams
23 do	Mr McDougald	3 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
23 do	Sam. Decker	1 bout. w. de seigle.	do	do
23 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
23 do	Mr Ribble	1 bout. w. de seigle.	do	do
23 do	Mr Devlin	1 do	do	do
24 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
24 do	Col Mitchell	1 do	do	do
24 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
24 do	A. Scott	1 do	do	Sutherland.
24 do	Mr Cannon	1 bout. de whisky	do	do
24 do	H. Wilson	2 bouteilles d'ale	do	do
25 do	Mr McCraney	1 bout. de whisky	do	do
25 do	Sam. Armstrong	1 do	do	do
25 do	Ford Bros	1 do deau-de-vie.	do	do
25 do	Mr McDougald	1 bout. de whisky	do	do
25 do	Sam. Decker	1 do	do	Williams.
25 do	Mr McDermott	1 do	do	Sutherland.
25 do	Geo. Fisher	1 do	do	do
25 do	Chas. Gillan	1 do	do	do
25 do	Mr Dubbin	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
25 mai.	Col. Patton	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
25 do	M. Howes	1 do	do	Sutherland.
25 do	M. LeBarr	1 do	do	do
25 do	Mr McCraney	1 bout. de genièvre	do	do
25 do	Wm Lilson	1 do de whisky	do	do
25 do	Mr Bushey	2 bout. d'ale	do	do
25 do	Mr Lewis	1 bout. de whisky	do	Williams.
25 do	Mr Cavan	1 do	do	do
26 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr McFarlan	1 do	do	do
26 do	B. Tait	2 bouteilles d'ale	do	do
26 do	Mr Smith	2 do	do	Williams.
26 do	Mr Duncan	2 bouteilles d'Oporto.	Religieux	Sutherland.
26 do	John Armstrong	1 bout. de whisky	Médicinal	Urquhart.
26 do	Mr Carliln	1 do	do	Williams
26 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
26 do	Jas. Cunningham	1 do	do	do
26 do	Wm. Freeman	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr Decker	1 do	do	Sutherland.
26 do	Sam. Reynolds	1 do	do	do
26 do	Mr Gillan	1 do	do	Williams.
26 do	Mr Wood	1 do	do	Urquhart.
26 do	John Day	1 do	do	do
26 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
26 do	Gén. Grant	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr. Harris	1 do	do	Sutherland.
26 do	John McKay	1 do	do	Urquhart.
26 do	Ed. Cornwall	1 pinte d'Oporto	do	do
26 do	Mr Chisholm	1 bout. de whisky	do	Williams.
26 do	B. McCurch	1 chopine d'Oporto	Religieux	J. Matheson.
26 do	John Slattery	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
26 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams.
26 do	Mr Pratt	1 do	do	do
26 do	D. Robinson	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mrs Hewitt	1 bout. d'Oporto	do	do
26 do	Mr Biggar	1 do de whisky	do	Urquhart.
26 do	Mr McDougald	3 bout. d'ale	do	Sutherland.
26 do	Mr Landson	2 do	do	Williams.
26 do	Mr Galler	1 pinte de whisky	do	do
26 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
26 do	Geo. Powell	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
26 do	Mme Game	1 bont. de whisky	do	Williams.
26 do	Mme Coventry	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr Askins	1 do	do	do
26 do	John Cavan	2 bouteilles d'ale	do	Urquhart.
26 do	P. Culhane	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
26 do	R. McNeil	1 gallon de whisky	do	Urquhart.
26 do	Mr Shaughnessy	1 bout. de whisky	do	Williams.
26 do	T. Jones	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr Coulton	1 do	do	do
26 do	Mr LeBarr.	1 bout. de genièvre	do	do
26 do	Mr Bently	1 bout. de whisky	do	do
26 do	Mr Ashners	1 do	do	do
26 do	Mr McGushner	1 do	do	Urquhart.
28 do	Collin Smith	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
28 do	Mr Ellis	2 bouteilles d'ale	do	do
28 do	John Cavan	1 bout. de whisky	do	do
28 do	Geo. Scholefield	2 bout. do	do	do
28 do	Mr McKay	1 bout. do	do	Williams.
28 do	D. Bier	1 do do	do	Sutherland.
28 do	Mme Baker	1 do do	do	do
28 do	H. Lawrence	1 chop. de whisky	do	Urquhart.
28 do	Henry Williams	1 pinte do	do	Sutherland.
28 do	Mr Howarth	½ douzaine d'ale	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
29 mai	Mr Dean	1 bout. d'eau-de-vie	Médicinal	Dr Urquhart.
29 do	Mr Hobbs	1 bout. de whisky	do	Williams.
29 do	Mr LeBurtes	1 do	do	do
29 do	Mr Anderson	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Fox	1 do	do	Urquhart.
29 do	Wm. Scholefield	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Williams	1 do	do	do
29 do	M. Murphy	1 do	do	Urquhart.
29 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
29 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
29 do	Wm. Gibson	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mme Maloney	1 do	do	Williams.
29 do	John Berdice	1 do	do	Sutherland
29 do	Mr Gordon	1 douzaine d'ale	do	do
29 do	Mr Glacer	1 bout. de whisky	do	do
29 do	Mr Jones	1 do do	do	do
29 do	Mr Smith	1 do do	do	Williams.
29 do	B. Johnston	1 do do	do	Urquhart.
29 do	Mme Sable	1 do d'eau-de-vie	do	do
29 do	Mme Bray	1 do d'oporto	do	do
29 do	Mr Walsh	1 do de whisky	do	Sutherland.
29 do	Mr Doty	1 do do	do	do
29 do	Mlle Blackwell	1 chop. d'eau-de-vie	do	Lusk.
29 do	John Costello	1 pinte de whiskey.	do	Urquhart.
29 do	B. B. Tait	1 bout. do	do	Sutherland.
29 do	John Gallie	1 do do	do	do
30 do	Mr Carlyle	1 do do	do	Williams.
30 do	Mr Wilson	1 do d'ale	do	Sutherland.
30 do	Mr P. Kelley	1 do de whisky	do	do
30 do	B. Johnston	1 do de genièvre.	do	do
30 do	Mme Maloney	1 do de whisky	do	Williams.
30 do	Capt. Crooks	1 do do	do	Sutherland.
30 do	T. McDermott	1 do do	do	Urquhart.
30 do	Mr Tuck	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
30 do	Mr Howes	1 bout. de whisky	do	do
30 do	Wm. McCleary	1 do	do	do
30 do	Mr Neal	1 do	do	do
30 do	Mr Smith	1 do	do	do
30 do	Mr Sulivan	1 do	do	Williams.
30 do	Jas Grant	1 do	do	Urquhart.
31 do	Mr Colligan	1 do	do	Sutherland.
31 do	Mr Cliffton	1 do	do	do
31 do	John McKay	1 do	do	do
31 do	John Hall	1 do	do	do
31 do	John Welsh	1 do	do	do
31 do	H. LeBarr	1 bout. de genièvre.	do	do
31 do	Mr Kennedy	1 do de whisky	do	do
31 do	Mr Tarr	1 do d'ale	do	Urquhart.
31 do	Mr LeBurtes	1 chop. d'Oporto	do	do
31 do	Mr Smith	1 bout. de whisky	do	do
31 do	Mr Hall	1 do d'eau-de-vie	do	do
31 do	Mr Wood	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
31 do	Geo. Fischer	1 do	do	do
31 do	Mr Lewis	1 do	do	do
31 do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart.
31 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
1er juin	Mr Ribble	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr Gallee	1 do	do	Williams.
1er do	Mme Bailley	1 do	do	Sutherland.
1er do	Mr Brown	1 do	do	do
1er do	Mr Boyd	1 do	do	do
1er do	Mr Smith	3 bouteilles d'ale	do	do
1er do	Mr Ribble	1 bout. de whisky	do	do
1er do	Mr Hill	1 do	do	do

B.– Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
1er juin.	Mr Stinson	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
1er do	Fred. Smith	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
1er do	Mr Brunel	1 do	do	do
1er do	Mr Biggar	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr McCraney	1 do	do	do
1er do	Mme Coventry	1 do	do	do
1er do	Mr Gibson	1 do	do	do
1er do	Mr Powell	1 do	do	Williams.
1er do	Mr Jones	1 do	do	do
2 do	Mr McCraney	1 bouteille d'ale	do	Sutherland.
2 do	Mr Kinney	½ douzaine d'ale	do	do
2 do	T. Thompson	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
2 do	Mr McFarlane	1 bouteille de whisky	do	do
2 do	Mr Lyon	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
2 do	Mr Johnston	½ douzaine d'ale	do	do
2 do	J. Fluellan	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
2 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
2 do	J. Grant	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
2 do	Mr Lucas	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Wheeler	1 do	do	do
2 do	Mr Boyd	4 bouteilles d'ale et 2 bout. de porter	do	do
2 do	Mr Tailby	1 bouteille de whisky	do	do
2 do	Mr Bates	1 do	do	do
2 do	Mr Galbrath	2 do	do	Sutherland.
2 do	T. Freeman	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
2 do	Mr O'Boyle	1 bouteille de whisky	do	Williams.
2 do	H. LeBarr	1 do de genièvre	do	do
2 do	Mr Mitchell	1 do d'eau-de-vie	do	do
2 do	Mr Wise	1 do de whisky	do	do
2 do	Mr S. Williams	1 do do	do	do
2 do	Mr Dean	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
2 do	Mr D. Harwood	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
2 do	Mr Sandson	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Joyce	1 bouteille de vin	do	do
2 do	Mr Brown	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
2 do	J. Bredin	1 do	do	do
2 do	Mr Pepper	1 do	do	Williams,
2 do	T. McDermott	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Appelbe	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Hobbs	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Lannigan	1 do	do	do
2 do	D. Robinson	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
2 do	J. Day	1 bout. de whisky	do	do
2 do	J. Jones	1 do	do	Urquhart.
2 do	S. Armstrong	1 do	do	do
2 do	Mme Gerrier	1 do	do	Williams.
2 do	Mr McClaren	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Saley	½ gallon de whisky.	do	Williams.
2 do	Mr Bigger	1 do	do	do
2 do	Mr Henderson	1 do	do	do
2 do	Mr Mitchell	1 bout. de genièvre.	do	Sutherland.
4 do	Mr LeBarr	1 do whiskey	do	do
4 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky	do	do
4 do	J. Walsh	½ douz. d'ale	do	do
4 do	Mr Coventry	1 bout. de whisky	do	Williams.
4 do	A. Hood	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams.
4 do	Mr Fair	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Devlin	1 do	do	do
4 do	Mr Pratt	1 do	do	Williams.
4 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.

B.– Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
4 juin.	Mr Harwood.	1 bout. de whisky....	Médicinal	Dr Sutherland.
4 do	Mr Bounsall.	1 do	do	Johnston.
4 do	Mr McDougald.	1 bouteille de vin....	do	Sutherland.
5 do	Mr Carlyle.	2 bout. de whisky.....	do	do
5 do	Mr Boyd	2 do d'ale et de w. de seigle	do	do
5 do	Mr Boon.	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
5 do	J. Henderson.	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
5 do	Mr Malloney	1 do de whisky....	do	Sutherland.
5 do	Cap. Crooks.	1 do	do	do
5 do	J. McKay.	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mme Manly	1 do	do	do
5 do	Mme Howes.	1 do	do	Sutherland.
5 do	J. Ribble.	1 do	do	Urquhart.
5 do	S. Decker.	1 do	do	do
5 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
5 do	Mme Johnston.	1 do	do	Johnston.
5 do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mr Smith	1 do	do	Williams.
5 do	F. Smith.	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr Anderson.	1 do	do	do
5 do	Mr Desmond.	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mlle Bixel.	1 douz. de porter.	do	do
6 do	Mme McGiffin.	1 douzaine d'ale	do	Williams.
6 do	Mr Peacock	1 bout. de whisky....	do	Sutherland.
6 do	N. Bently.	1 do	do	do
6 do	Mme Grant.	2 bouteilles d'ale.	do	Williams.
6 do	Mme Mickel	2 do	do	Urquhart.
6 do	Mr Weir.	1 bout. de whisky....	do	Sutherland.
6 do	J. Carter.	1 do	do	Urquhart.
7 do	Mr Venn.	1 douzaine d'ale.....	do	Williams.
7 do	Mr Meddleton	2 bouteilles d'ale.	do	do
7 do	Mr Colligan	1 bouteille d'ale.....	do	Urquhart.
7 do	Mr Pratt.	3 bouteilles d'ale.....	do	Williams.
7 do	Mr Harris	1 bout. de genièvre.	do	do
7 do	Mr Woods.	1 do d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
7 do	Mr McCraney	1 do de whisky....	do	do
7 do	J. Bredin.	1 do do	do	do
7 do	Mr Morden.	½ douzaine d'ale.....	do	do
7 do	Mr Howes.	1 bout. de whisky....	do	do
7 do	Mr Wood.	1 do	do	Williams.
7 do	R. S. Appell	1 do	do	Sutherland.
7 do	Mme Long.	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Williams.	1 do	do	do
7 do	Mr McDougald.	1 do	do	do
7 do	Mr Farr	1 do	do	do
7 do	Mr Gibson	1 do	do	Johnston.
7 do	Mme Davidson	1 do	do	Williams.
7 do	T. Jones	1 do	do	Urquhart.
7 do	J. Shaughnessy.	1 do	do	Williams.
8 do	Mr Ribble.	1 do	do	Sutherland.
8 do	Mr McCready.	½ gall. de whisky ...	do	do
8 do	Mme Scott.	1 bout. de genièvre.	do	Williams.
8 do	Mr Wilson.	1 do de whisky ...	do	Mitchell.
8 do	Mr Mitchell	1 do	do	do
8 do	Mr McFarlane.	1 do	do	Sutherland.
8 do	J. Askin.	1 do	do	do
8 do	Mr Shaw.	1 do	do	do
8 do	Mr Spencer	½ douz. d'ale et ½ douz. de porter...	do	do
8 do	Mr Dean.	½ douzaine d'ale.....	do	Urquhart.
8 do	Mr Shaugnessy.	1 bout. de whisky....	do	Sutherland.
8 do	J. Chisholm.	2 bouteilles d'ale.	do	do
8 do	Mme Belyea	1 bt. de vin d'Oporto	do	do
8 do	Mr Farr.	1 bout. de whisky....	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
8 juin.	Mr McCraney	1 bout. de whisky.	Médicinal	Dr Williams.
8 do	Mr Jacklyn.	1 do	do	do
8 do	T. T. Harris	1 do	do	Sutherland.
8 do	Mr Freeman	½ douz. d'ale	do	Williams.
8 do	Mr Pailby	1 chop. de whisky	do	Urquhart.
8 do	Mme Johnson	1 bout. de whisky	do	do
8 do	Mr Boyd	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Wood	1 do	do	do
9 do	Mr Greenass	1 do	do	do
9 do	Mr Ribble	1 do	do	do
9 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
9 do	Mr McDermott	1 do	do	do
9 do	Cap. Crooks	1 do	do	do
9 do	P. Colligan	1 do	do	Urquhart
9 do	J. Sawyer	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Wise	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Andrew	1 do	do	do
9 do	Mr Bates	1 do	do	do
9 do	Mr Malloney	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Douglas	1 do	do	Urquhart.
9 do	Mr Cross	1 bouteille d'Oporto	do	Sutherland.
9 do	Mme Nordheimer	1 do de whisky.	do	Urquhart.
9 do	Mr Husband	1 do	do	do
9 do	Mr O'Byle	1 do	do	Sutherland.
9 do	J. McKay	1 do	do	Urquhart.
9 do	D. Robinson	1 do	do	Willams.
9 do	Mr McDonald	1 do	do	Sutherland.
9 do	Geo. Tizard	1 do	do	do
9 do	Mr Howarth	1 do	do	do
9 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
9 do	Mr Smith	1 do	do	do
9 do	Mr Bredin	1 do	do	do
9 do	Mr McDougald	1 do	do	do
9 do	Mr Garvie	1 do	do	Williams.
9 do	Mme Jones	1 do	do	Sutherland.
9 do	S. Decker	1 do	do	do
9 do	Mme Coventry	1 do	do	do
9 do	Jno. McKay	1 do	do	do
9 do	Jno. Patterson	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
9 do	Mme Bell	1 bout. do	do	Sutherland.
10 do	Geo. Powell	1 do do	do	do
10 do	Mr Carlyle	½ gallon do	do	Williams.
10 do	Mme Garvie	1 bout. do	do	do
10 do	Mr Scholefield	1 do do	do	Urquhart.
10 do	J. Gallie	1 pinte de whisky	do	Sutherland.
10 do	Mr Cornwall	1 do	do	do
10 do	Mr Galbreath	1 do	do	do
10 do	Mme Kelley	1 do	do	do
10 do	J. Litchfield	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mr Mitchell	1 do	do	do
10 do	Mr Robertson	1 do	do	Sutherland.
10 do	Mr Atkinson	1 do	do	do
10 do	Mr Tobin	1 do	do	Williams.
11 do	Mme Jones.	1 do	do	Sutherland.
11 do	Mr McDougald	1 do	do	do
11 do	Mr Dean	2 d'ale	do	Urquhart.
11 do	Mr Pullen	3 do	do	Sutherland.
11 do	Mr Levis	1 bout. de whisky	do	Williams.
11 do	S. Curtis.	1½ de w. de seigle et 1 chopine d'Oporto.	do	Urquhart.
12 do	Mr Williams	1 bout. de whisky.	do	Sutherland.
12 do	B. Johnston	1 do	do	do
12 do	F. Pullard	1 do	do	do
12 do	Mme Coventry	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
12 juin.	Mr Shaughnessy	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
12 do	Mr Robertson	1 do	do	do
12 do	A. Stewart	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mme Johnston	1 bout. de genièvre	do	do
13 do	Mr Dewherry	1 bout. de whisky	do	Williams.
13 do	Mr J. Conley	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr Long	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Barclay	1 do	do	do
13 do	Mr Pecker	1 do	do	do
13 do	Mr McCready	1 do	do	do
13 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
13 do	Mr Robinson	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr Ratchell	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
13 do	Mr Shaughnessy	1 do de whisky	do	do
13 do	G. Fischer	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
13 do	J. Litchfield	1 do	do	do
14 do	Mr Labertis	1 do	do	Urquhart.
14 do	J. Johnston	½ douz. d'ale.	do	Sutherland.
14 do	Alex. Maison	1 bout. de whisky	do	do
14 do	W. Scholefield	1 do	do	Urquhart.
14 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Campbell	1 do	do	Sutherland.
14 do	Mr Farr	½ douz. d'ale	do	Urquhart.
14 do	Mlle Johnston	1 bout. de genièvre	do	do
14 do	W. Bell	1 do de whisky	do	Sutherland.
14 do	J. Bredin	½ douz d'ale.	do	do
14 do	Mr Malloney	1 bout. de whisky	do	do
14 do	B. Buttler	4 do d'ale.	do	Urquhart.
14 do	Mme Maison	1 do d'eau-de-vie.	do	Williams.
14 do	F. Smith	1 bout. de whisky	do	do
14 do	Mr Johnston	1 do	do	do
14 do	W. Bounsall	1 do	do	Johnson.
14 do	Mr Rogers	1 bout. de genièvre	do	Williams.
14 do	Sam. Decker	½ gallon de whisky.	do	Sutherland.
14 do	Mr Johnston	1 bout. de whisky	do	do
15 do	Mme Long	1 do	do	Urquhart.
15 do	A. Mason	1 do	do	do
15 do	Mr Slacre	1 do	do	Sutherland.
15 do	F. Smith	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mr Pickering	1 do	do	do
15 do	Mr Biggar	1 do	do	do
15 do	Mme Sullivan	1 bout. de genièvre	do	Williams.
15 do	Jos. Long	1 do de whisky	do	Urquhart.
15 do	T. Jones	1 do do	do	do
15 do	B. Middleton	1 do d'ale.	do	Williams.
15 do	C. Culhane	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
15 do	Mme Welsh	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
15 do	John Askins	2 bouteilles d'ale	do	do
15 do	Mr Boon	1 bout. de whisky	do	Williams.
15 do	Mme Lavur	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mme Coventry	1 do	do	do
15 do	John Smith	1 do	do	Urquhart.
16 do	John McKnight	1 do	do	do
16 do	Mr Dean	½ douzaine d'ale	do	do
16 do	Geo. Elwood	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
16 do	G. Grant	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr Crooks	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
16 do	Mr Wauskell	1 bout. de whisky	do	do
16 do	Mr Biggs	1 do	do	do
16 do	Mr Day	1 do	do	do
16 do	Mr Boyd	2 bout. d'ale et porter	do	do
16 do	Mr Wilson	1 bout. de whisky	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
16 juin..	Mr LeBarr	1 bout. de genièvre.	Médicinal	Dr. Sutherland.
16 do	John Lane	1 do de whisky..	do	do
16 do	Mr Connor	1 do do ...	do	do
16 do	Mr McCraney	½ douzaine d'ale	do	do
16 do	Mr Mason	1 bout. de whisky...	do	do
16 do	John Welsh	1 do ...	do	do
16 do	E. Post	1 do ...	do	Urquhart.
16 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale....	do	do
16 do	Sam. Wise	1½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
16 do	Mr McCraney	1 bout. de whisky...	do	do
16 do	Mr Carlysle	2 bout. do ...	do	do
16 do	T. McDermott	1 bout. de whisky...	do	do
16 do	Chas. Wood	1 do	do	do
16 do	Mr Maloney	1 do	do	Williams.
16 do	Mr Bates	1 do	do	do
16 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Dent	1 do	do	do
16 do	John Ford	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr McCraney	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
16 do	John Patterson	1 bout. de whisky..	do	do
16 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
16 do	J. Shaughnessy	1 do	do	do
18 do	Mme Maloney	1 do	do	do
18 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
18 do	T. McDermott	1 do	do	Urquhart.
18 do	Wm. Welsh	1 do	do	Williams.
18 do	John Hewitt	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Colligan	1 do	do	Sutherland.
18 do	John Shaughnessy	1 do	do	do
18 do	T. Carlysle	1 do	do	do
18 do	Mr Walton	1 do	do	do
18 do	John McKay	1 do	do	Urquhart.
18 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
18 do	Mr McDonald	1 do	do	Sutherland.
18 do	Wm. Anderson	½ douzaine d'ale	do	do
18 do	T. Jones	1 bout. de whisky...	do	do
18 do	Mr McCraney	1 do	do	Williams.
19 do	Mme Sawer	1 do	do	do
19 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Docherty	1 do	do	Urquhart.
20 do	Ben. Tuck	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
20 do	John Haley	1 bout de whisky ...	do	do
20 do	Mr Anderson	1 douzaine d'ale	do	Williams.
20 do	Mr Tait	½ do	do	Johnston.
20 do	Mr Lucas	1 bout. de whisky...	do	Sutherland.
20 do	Mme Gordon	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Sovereign	1 do	do	do
20 do	John Haston	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Pollick	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Battle	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Moffat	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mme Perkins	1 chop. d'eau-de-vie	do	Urquhart.
20 do	Mr Lewis	1 bout. de whisky...	do	Williams.
21 do	Mr Brunet	1 do	do	Sutherland.
21 do	J. Kelly	1 do	do	do
21 do	Mr McLawry	½ douzaine d'ale	do	do
21 do	Mr Hood	1 bout. de whisky ...	do	do
21 do	Mr Jones	1 do	do	do
21 do	Mr Bently	1 do	do	Williams.
21 do	Mr Kenney	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
21 do	T. Jones	1 bout. de whisky...	do	Urquhart.
21 do	Mr Bredin	1 do	do	do
21 do	Mme McCraney	½ douzaine d'ale	do	do
21 do	J. Jacklan	1 bout. de genièvre.	do	do

30*c*—2½

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite*.

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.		Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.					
21 juin.	Col. Mitchell	1	bout. de whisky...	Médicinal	Dr. Urquhart.
21 do	Mme Landson	1	do	do	Williams.
21 do	Mr Becher	1	do	do	Sutherland.
21 do	Mr Sanderson	1	do	do	Williams.
21 do	J. Shaughnessy	1	do	do	Sutherland.
21 do	J. Kelly	1	do	do	do
22 do	Mr Spencer	½	douz. de porter	do	do
22 do	Mr Smith	1	bout. de whisky...	do	do
22 do	J. Tuck	½	douzaine d'ale	do	do
22 do	John Beard	1	bouteille d'Oporto	do	do
22 do	Mr Williams	1	bout. de whisky...	do	do
22 do	Mr Cullingworths	1	do	do	do
22 do	John McAdam	1	do	do	Urquhart.
22 do	Mme Long	1	do	do	do
22 do	Mr Shaughnessy	1	do	do	Sutherland.
22 do	Mr Jones	1	do	do	Urquhart.
22 do	Mr Coventry	1	do	do	Williams.
22 do	— Bray	1	bouteille d'Oporto	do	Urquhart.
22 do	Mr Bird	1	bout. de whisky...	do	do
23 do	T. Freeman	½	douzaine d'ale	do	do
23 do	Mr Williams	1	bout. de whisky...	do	Sutherland.
23 do	George Wass	1	do	do	Urquhart.
23 do	J. Boon	1	do	do	Sutherland.
23 do	Mr Coulton	1	do	do	do
23 do	Mr Rutledge	1	do	do	Johnston.
23 do	Mr McCready	1	do	do	Sutherland.
23 do	James Cunningham	1	do	do	do
23 do	George Powell	1	do	do	do
23 do	George Fox	1	bout. d'eau-de-vie	do	do
23 do	Mme Steel	½	douzaine d'ale	do	do
23 do	John Shaughnessy	1	bout. de whisky...	do	Williams.
23 do	Mr Stokes	1	do	do	Sutherland.
23 do	Mr Hood	1	chop. d'eau-de-vie	do	Urquhart.
24 do	J. Sanfield	1	bout. de whisky...	do	Sutherland.
24 do	Mr Murphy	1	douzaine d'ale	do	do
24 do	Mr West	1	bout. de whisky...	do	Urquhart.
24 do	Mr Docherty	1	do	do	do
24 do	Mr Freeman	1	do	do	Williams.
24 do	Mr LeBarr	1	do	do	do
24 do	Mr Wheeler	1	do	do	do
24 do	Mr Grant	1	do	do	Urquhart.
24 do	T. Shaw	1	do	do	do
24 do	Mr McDermott	1	do	do	Williams.
24 do	J. Patterson	1	do	do	Urquhart.
24 do	James Babitch	1	do	do	Sutherland.
24 do	J. Armstrong	1	do	do	Urquhart.
24 do	James McKnight	1	do	do	do
24 do	John Moulton	1	do	do	do
24 do	Mr Johnston	1	do	do	Sutherland.
24 do	Mlle Maloney	1	do	do	Williams.
24 do	Mr Garvie	1	do	do	do
24 do	J. Devlin	1	do	do	Sutherland.
24 do	D. Lucas	1	do	do	do
24 do	Joe Long	1	do	do	do
24 do	T. Biggar	1	do	do	do
24 do	Mr Henderson	1	do	do	do
24 do	Mr Venn	1	do	do	do
24 do	Mr Spencer	1	do	do	do
24 do	Mr Willians	1	do	do	do
24 do	Col. Mitchell	1	do	do	Williams.
24 do	Sam. Reynolds	1	do	do	Urquhart.
24 do	Mme Coventry	1	do	do	Williams.
24 do	Mr Shaughnessy	1	do	do	do
24 do	S. Decker	1	do	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
24 juin.	T. Jones	1 bouteille de whisky	Medicinal	Dr. Urquhart.
24 do	J. Costello	1 pinte de whisky	do	do
24 do	Mme Clarkson	½ douz. d'ale	do	Williams.
24 do	P. Culhane	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
24 do	Mr. Staley	½ gallon do	do	Williams.
24 do	Mme Morden	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
24 do	Mr Bell	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
26 do	J. McGarvey	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr Wass	1 do	do	Williams.
26 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
26 do	Ed. Ryan	1 do	do	Urquhart.
26 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
26 do	J. Williams	1 do	do	do
26 do	P. Culhane	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr. Hogins	1 do	do	do
26 do	J. McGee	1 do	do	do
26 do	G. Mitchell	1 do	do	do
26 do	J. Dougherty	1 do	do	Sutherland.
26 do	J. Walsh	1 do	do	do
26 do	M. Murphy	1 do	do	Urquhart.
26 do	P. Kelly	1 do	do	Sutherland.
26 do	Dlle Costello	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Williams.
26 do	J. Cunningham	1 do d'ale	do	Sutherland.
26 do	Mr Mulligan	1 bouteille de whisky	do	do
26 do	A. Conover	1 do	do	Urquhart
26 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
26 do	Joe Long	1 do	do	do
26 do	Mr Bredin	1 do	do	do
26 do	G Cliff	1 do	do	do
26 do	S. Reynolds	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr Lucas	1 do	do	Williams.
26 do	Mr Lewis	1 do	do	do
26 do	J. Manley	1 do	do	Urquhart.
26 do	G. Powell	1 do	do	Sutherland.
26 do	J. McKay	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
26 do	Mr Anderson	1 douz. d'ale	do	Williams.
26 do	Mr Desmond	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
26 do	Mr Johnston	1 do	do	do
26 do	Mr Gallie	1 do	do	Williams.
26 do	Mme Walsh	1 do	do	Urquhart.
26 do	Geo. Nichol	1 do	do	do
26 do	Mr Penny	1 chop. d'eau-de-vie	do	do
27 do	Mr McDermott	1 bouteille de whisky	do	do
27 do	Mr Devlin	1 do do	do	do
27 do	Mr Day	1 do do	do	do
27 do	Mr Cameron	1 chopine do	do	do
27 do	Mr Biggar	1 pinte do	do	do
27 do	Mr Shaw	1 bouteille do	do	Sutherland.
27 do	Mme McClinighan	1 do do	do	do
27 do	Capt. Crooks	1 do do	do	Urquhart.
27 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
27 do	Mr Crow	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
27 do	Mr Walsh	1 do do	do	do
27 do	Mr Robinson	1 do do	do	do
27 do	Mr Staley	½ gallon do	do	Williams.
27 do	Mr Dougherty	1 bouteille de whisky	do	do
28 do	Mr Conover	1 do	do	do
28 do	G. Powell	1 do	do	Urquhart.
28 do	T. Freeman	1 do	do	do
28 do	Mr Johnston	1 do	do	Johnston.
28 do	M. Williams	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
28 do	Mr Anderson	1 do whisky	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
28 juin.	Mr Churchill	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr. Urquhart.
28 do	Mr Colton	1 do do	do	Sutherland.
28 do	J. Hinton	½ douz. do	do	Urquhart.
28 do	Mme Ball	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
28 do	J. Bo m	1 do	do	do
28 do	Mme Duner	1 do	do	Urquhart.
28 do	Mr Sherin	3 bouteille d'ales	do	Sutherland.
28 do	J. Williams	1 bouteille de whisky	do	do
28 do	F. Jones	1 do	do	Urquhart.
28 do	Geo. Morden	8 bouteille d'ale	do	Sutherland.
28 do	Mme Sargant	1 bouteille de whisky	do	do
28 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
28 do	Mr Colligan	½ douz. d'ale	do	Urquhart.
28 do	Geo. Powell	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
28 do	S. Dicks	1 do do	do	do
29 do	Mr Staley	½ gallon do	do	Williams.
29 do	J. Docherty	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
29 do	Mr Duncan	1 do	do	Williams.
29 do	J. Costello	1 do	do	Urquhart.
29 do	C. Morden	1 do	do	Sutherland.
29 do	G. Hillary	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Ribble	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Moulton	1 do	do	do
29 do	Mr Townsend	1 bouteille de porter.	do	Urquhart.
29 do	Mr Baker	½ gallon he whisky	do	Williams.
29 do	Mr Colligan	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
2 juillet	Mr Donelly	1 do	do	do
2 do	T. Sawyer	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Tait	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Henderson	1 do	do	do
2 do	Mr Ducberry	1 do	do	do
2 do	Mr Reynolds	1 do	do	Williams.
2 do	Mr McKay	1 do	do	do
2 do	Mr Walsh	1 do	do	do
2 do	Mr Spencer	½ douz. de porter	do	Sutherland.
2 do	Mr Ramsay	1 boueille de whisky	do	do
2 do	Mr Chisholm	1 do	do	do
2 do	Kate Murphy	1 chopine d'Oporto	do	Urquhart.
2 do	Mr Hughes	1 bouteille de whisky	do	Williams.
2 do	Mr Richardson	1 do	do	do
2 do	Mr Anderson	1 chopine d'Oporto	do	do
2 do	Mr Williams	1 bouteillle de whisky	do	Sutherland.
2 do	Mme Morder	1 do	do	do
2 do	J. Long	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Colligan	1 do	do	do
2 do	Mr Horker	1 do	do	do
2 do	T. Jones	1 do	do	do
2 do	Geo. Brown	1 do	do	do
2 do	Mr McDougald	1 bouteille de sherry.	do	Sutherland.
2 do	Mr McDermitt	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
2 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams.
2 do	John McCleen	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
2 do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
2 do	A. Douglass	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Colligan	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Garvil	1 do	do	do
2 do	Mr McCraney	½ douz d'ale	do	do
2 do	Mr McKay	1 bout. de w. de seigle	do	do
2 do	General Grant	½ douz. d'ale	do	Urquhart.
2 do	Mr Sherin	2 bouteille d'ale	do	Williams.
2 do	Mr Maloney	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
2 do	Mr Jones	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
2 juillet	P. O'Boyle	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
2 do	Sam Reynolds	1 do	do	do
2 do	Mr Lucas	1 do	do	Sutherland.
2 do	MrBrun	1 douzaine d'ale	do	do
2 do	Mr Docherty	1 bout. de whisky	do	Williams.
2 do	Mr Blecore	1 do	do	do
2 do	Mr Meddelton	1 do	do	do
2 do	Mr Wilson	1 do	do	do
2 do	Mr Long	1 do	do	do
2 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Cornwall	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Dean	1 do	do	do
2 do	Geo. Powell.	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Golding	1 do	do	do
2 do	Mr Long	1 do	do	Urquhart.
2 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
2 do	John Patterson	1 do	do	do
2 do	Mr McCready	1 do	do	do
2 do	Mr Jones	1 do	do	do
2 do	Mr Apelbee	1 do	do	do
2 do	Mr Costello	1 bout. de vin blanc	do	Urquhart.
2 do	Mme Coventry	1 bout. de whisky	do	Williams.
2 do	J. Docherty	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mr Chisholm	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Hasker	1 chopine de rhum	do	Williams.
2 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
8 do	Mr Carlysle	½ gallon de whisky.	do	do
8 do	T. McDermott	½ do	do	do
3 do	Col. Mitchell	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
3 do	Jas. Cameron	1 do	do	do
3 do	T. Owens	1 do	do	Sutherland.
3 do	Mr Shields	1 do	do	do
3 do	Mme Glendenning	1 do	do	do
3 do	Mr Anderson	1 do	do	Williams.
3 do	N. Riggs	1 do	do	Urquhart.
3 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
3 do	Mr Kelly	¼ douzaine de porter	do	Sutherland.
3 do	Mr Coventry	1 bout. de whisky	do	Williams.
3 do	Mme Doman	1 do genièvre	do	Urquhart.
3 do	Mme Sullivan	1 bout. de whisky	do	Williams
3 do	John Bredin	1 do	do	Sutherland.
3 do	John Costello	1 do	do	Urquhart.
3 do	Mme Bell	1 do	do	Sutherland.
3 do	John Gallie	1 do	do	do
3 do	John Snaughnessy	1 do	do	do
3 do	J. Bacon	1 do	do	do
3 do	John Litchfield	1 do	do	do
4 do	Mr Coligan	1 do	do	do
4 do	J. Anderson	1 do	do	do
4 do	Jas McQuin	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mr Wheeler	1 do	do	Williams.
4 do	Mr Dent.	1 do	do	do
4 do	Mme Halloran	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mme Lewis	1 do	do	Williams.
4 do	J. Boon	1 do	do	do
4 do	J. Chisholm	1 do	do	Sutherland.
4 do	Jos. Hall	1 do	do	do
4 do	Mr Smith	1 do	do	do
4 do	John Bacon	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
4 do	Mr Long	1 pinte de whisky	do	Williams.
4 do	Mme McCraney	½ douzaine d'ale	do	do
4 do	Mr Farmer	2 do	do	Sutherland.
4 do	J. Moulton	1 bout. de whisky	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
4 juillet	Mlle O'Connel	1 bouteille de whisky et ½ douz. d'ale..	Médicinal	Dr Williams.
4 do	Mr Ziller	1 bouteille d'Oporto	do	do
4 do	Mr Colligan	1 bout. w. de seigle.	do	Sutherland.
4 do	J. Anderson	1 do	do	do
4 do	Mme Sherman	1 do	do	do
4 do	Mme Anderson	1 bout. w. de seigle. et ½ douz. d'ale..	do	Williams.
4 do	Mr Askings	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
4 do	Jno. Smith	2 pintes do	do	Urquhart.
5 do	John Shaughnessy	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
5 do	Mr Gulledge	1 do d'Oporto	do	do
5 do	Mr Tizard	1 bout. de whisky	do	do
5 do	Geo. Lawrence	1 do	do	do
5 do	John Lang	1 do	do	Urquhart.
5 do	R. Kerr	1 do	do	do
5 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
5 do	Mr Carlysle	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr Biggar	1 do	do	Williams.
5 do	John Bacon	1 do	do	Urquhart.
5 do	Wm. Smith	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr Carlysle	1 do	do	do
5 do	Geo. Richardson	1 do	do	do
5 do	Mr Coulton	1 do	do	do
5 do	John Armstrong	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mr Forbes	1 do	do	Williams.
5 do	Mr Staley	1 do	do	do
5 do	Mr Douglas	1 do	do	Urquhart.
5 do	Tom Jones	1 do	do	do
5 do	Mr Smith	1 do	do	Williams.
5 do	Mr W. Sanderson	1 do	do	do
5 do	Mr Kerr	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mr McDougald	1 do	do	do
5 do	Mr Hood	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mr Culhane	1 do	do	Williams.
6 do	D. Lucas	1 do	do	Sutherland.
6 do	P. O'Boyle	½ gal. de whisky	do	do
6 do	John Bacon	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
6 do	James McGuire	1 bout. de whisky	do	do
6 do	Mr Lyons	1 do	do	Williams.
6 do	John Bredin	1 do	do	do
6 do	Mme Parish	1 do	do	do
6 do	Mr Farr	1 do	do	do
6 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
6 do	Mme Burk	½ douzaine d'ale.	do	do
6 do	Mr Leach	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
6 do	Mr Freeman	1 do	do	do
6 do	John Patterson	1 do	do	do
6 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
6 do	Mr Peer	1 do	do	do
6 do	Mr Williams	1 do	do	do
6 do	Mr Carlysle	1 do	do	do
6 do	Mr Low	1 do	do	Marshall.
6 do	H. Farr	1 do	do	Urquhart
6 do	Mr Jones	1 do	do	Sutherland.
6 do	T. Hughes	1 do	do	Urquhart.
6 do	Mr Middleton	1 do	do	Williams.
6 do	Mr Anderson	1 do	do	do
6 do	Mr Steele	1 do	do	do
7 do	H. Wilson	1 bouteille d'ale	do	Sutherland.
7 do	Mr Tait	1 do de whisky	do	do
7 do	Jas. Grant	½ douzaine d'ale	do	do
7 do	J. Docherty	1 bout. de whisky	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
7 juillet.	Mme Bastedo	½ douzaine d'ale	Médicinal	Dr Sutherland.
7 do	Mr Colligan	½ do	do	Williams.
7 do	Mr Hogan	1 bout. de whisky	do	do
7 do	Mr Myers	1 do	do	do
7 do	Mr McCraney	½ douzaine d'ale	do	do
7 do	Mr Drew	1 bout. de whisky	do	do
7 do	T. McDermott	1 do	do	Sutherland.
7 do	J. Carlysle	1 do	do	do
7 do	B. Johnston	1 do	do	do
7 do	Mr Colligan	1 do	do	do
7 do	Mlle Malloney	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Harwood	1 do	do	Sutherland.
7 do	Mr Freeman	½ douzaine d'ale	do	Williams.
7 do	M Murphy	½ do	do	do
7 do	Mr Lane	1 pinte de whisky	do	do
7 do	Mr McCready	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
7 do	Mr Lanagan	1 do	do	Williams.
7 do	S. Curtis	1 gallon de whisky	do	Urquhart.
7 do	Mr Bates	1 bout. de whisky	do	Williams.
7 do	J. Dougherty	1 do	do	Urquhart.
7 do	Mr Carpenter	1 do	do	do
7 do	Mr Farr	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Costello	1 do	do	do
7 do	Mr Smith	1 do	do	do
7 do	Mr Robertson	1 do	do	do
7 do	J. Walsh	1 do	do	Sutherland.
7 do	M. Murphy	1 do	do	Urquhart.
7 do	J. Bacon	1 do	do	do
7 do	W. Failby	1 do	do	do
7 do	C. E. Wood	1 do	do	Sutherland.
7 do	Mme Morden	1 do	do	do
7 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Picket	1 do	do	Sutherland.
7 do	John Fitzgerald	1 do	do	do
7 do	Mr Quinn	1 do	do	do
7 do	Mr Williams	1 do	do	do
7 do	Mr Wellwood	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
7 do	Mr Bently	1 bout. de whisky	do	Williams.
7 do	Mr Abbott	1 do	do	Sutherland.
7 do	Mr Boyd	1 do	do	Williams.
7 do	Mme Prouse	2 bouteilles de porter	do	do
7 do	T. Jones	1 bout. de whisky	do	do
7 do	J. Bredin	1 do	do	Sutherland.
7 do	Col. Smith	1 do et 1 bout de vin blanc	do	do
7 do	G. Stinson	1 bout. de whisky	do	do
7 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Anderson	1 do	do	do
7 do	Mr Farr	1 do	do	Sutherland.
7 do	Mr Galbreath	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
9 do	T. Reynolds	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
9 do	Col. Patton	1 do	do	Urquhart.
9 do	Nic Decker	1 do	do	Sutherland.
9 do	R. McClennan	1 do	do	Urquhart.
9 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams
9 do	John Gill	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Garvin	1 do	do	do
9 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
9 do	J. Burns	1 do	do	Urquhart.
9 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Dougherty	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Johnston	1 do	do	do
9 do	Mr Coventry	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc—*Suite*.

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883				
9 juillet	Jas. Brown	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
9 do	Mr Farr	1 do	do	Williams.
10 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Urquhart.
10 do	D. Lawrence	1 do	do	do
10 do	Mr Boyd	1 do	do	do
10 do	E. Post	1 do	do	do
10 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland.
10 do	Mlle Cross	1 do	do	Williams.
10 do	Mr Spencer	1 do	do	do
10 do	Cap. Crooks	1 bout. de porter	do	Urquhart.
10 do	Col. Mitchell	1 bout. de whisky	do	do
10 do	Mr Fynlanson	1 do	do	Sutherland.
10 do	Mme Vankoughnet	1 do	do	do
10 do	J. Bacon	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	dô	Williams.
10 do	Mr Anderson	½ douzaine d'ale	do	do
11 do	Mr Spencer	1 bout. de whisky	do	do
11 do	Mr Sanderson	1 do	do	do
11 do	Mr Farr	1 do	do	Urquhart.
11 do	Jas. Conley	1 do	do	do
11 do	J. Bredin	1 do	do	Sutherland.
11 do	Mr Staley	½ gallon de whisky	do	Williams.
11 do	Mr McCraney	1 bout. de whisky	do	do
11 do	Mr North	1 do	do	Sutherland.
11 do	Mr O'Boyle	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mr Reynolds	1 do	do	do
11 do	Mr Connor	1 do	do	Williams.
11 do	Mr Colligan	1 do	do	do
11 do	Mr McGuire	1 do	do	do
11 do	Mme Schultz	2 bouteilles d'ale	do	do
11 do	Mr Cordingly	1 bout. d'eau-de-vie	do	Sutherland.
11 do	Mme Johnston	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
11 do	Mr Jones	1 do	do	Sutherland.
11 do	Mme Robertson	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mme Coventry	1 do	do	Williams.
11 do	Mr Patch	1 do	do	do
11 do	P. Kelley	1 do	do	Sutherland.
11 do	N. R. Smith	1 do	do	do
11 do	J. Urquhart	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mme Smith	1 do	do	Williams.
12 do	J. McGuire	1 do	do	Urquhart.
12 do	J. Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mr Boon	1 do	do	Williams.
12 do	Mr Coulton	1 do	do	Urquhart.
12 do	Mr McDermott	1 do	do	do
12 do	Mr McCraney	1 do	do	Williams.
12 do	Mr Hammond	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mme Johnston	1 do	do	do
12 do	Mr Moulton	1 do	do	Williams.
12 do	J. Barnes	1 do	do	Urquhart.
12 do	Mr Freeman	1 do	do	do
12 do	Mr Dougherty	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Smith	1 do	do	do
13 do	Mr Dougherty	1 do	do	do
13 do	Mr Sanderson	1 do	do	do
13 do	Mr McCready	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr Hood	1 do	do	do
13 do	Mr Taylor	2 bouteilles de porter	do	Urquhart.
13 do	Mr Farmer	½ douzaine d'ale	do	do
13 do	Ed. Cornwall	1 bout. de whisky	do	do
13 do	T. Biggar	1 do	do	do
13 do	Mr Ford	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Game	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr Shaw	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite*.

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
13 juill.	John Bacon	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
13 do	John Williams	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mme Morden	1 do	do	do
14 do	C. McCraney	1 do	do	Urquhart.
14 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland.
14 do	John Welsh	1 do	do	do
14 do	Mr Landson	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Freeman	1 do	do	do
14 do	Mr Kelly	½ douzaine d'ale	do	do
14 do	Mr Turner	1 bouteille de whisky	do	do
14 do	Mr Grant	1 chopine de whisky et 2 bouteilles d'ale	do	Urquhart
14 do	Mr Boakes	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
14 do	Mr Wise	1 do	do	Urquhart.
14 do	B. Johnston	½ gallon de whisky	do	Sutherland.
14 do	T. McDermott	1 pinte do	do	do
14 do	Mr Colligan	½ douzaine d'ale	do	Williams.
14 do	P. O'Boyle	1 pinte de whisky	do	Sutherland.
14 do	Mme Long	1 do	do	do
14 do	Mr McClane	1 do	do	do
14 do	Mr Hughes	1 pinte de whisky	do	Williams.
14 do	P. Culhane	1 do	do	Urquhart.
14 do	Mme Sullivan	1 do	do	Williams.
14 do	Sam. Decker	1 do	do	Sutherland.
14 do	Col. Smith	1 gallon de whisky	do	do
14 do	Mr Reynolds	1 bouteille do	do	Williams.
14 do	Henry Wilson	1 do d'ale	do	Sutherland.
14 do	Mme Bartehoff	1 douzaine d'ale	do	do
14 do	Mme Bell	½ bouteille de whisky	do	do
14 do	Mr Ribble	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Mitchell	1 do	do	do
14 do	C. Wood	1 bouteille d'ale	do	Urquhart.
14 do	John Askins	2 bout. de whisky	do	Sutherland.
14 do	Mr Long	½ gallon de whisky	Pour les cors	Marshall.
14 do	Mr Bennett	1 bout. de whisky	Médicinal	Williams.
14 do	Mme Game	1 do	do	do
14 do	Mr Farmer	2 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
14 do	T. Jones	½ gallon de whisky	do	Urquhart.
14 do	Mr Smith	1 bout. de whisky	do	Williams.
14 do	Mr Cornwall	1 do	do	Urquhart
14 do	Col. Patton	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Boak	3 gallons de whisky	do	Urquhart
16 do	Capt. Crooks	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
16 do	Mr Williams	1 do	do	do
16 do	R. Smith	1 do	do	do
16 do	T. Pollard	1 do	do	Urquhart.
16 do	P. Colligan	1 pinte de rhum	do	do
16 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
16 do	Mme Walls	1 do	do	do
16 do	Mme Shealy	1 do	do	Williams.
16 do	D. Robinson	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
16 do	Mr Chisholm	1 do	do	Williams.
16 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Lewis	1 do	do	do
16 do	Mr Biggar	1 do	do	do
16 do	Geo. Cornwall	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr Hughes	1 do	do	Williams.
16 do	Mr Ribble	1 do	do	do
16 do	H. McGuynn	1 do	do	do
16 do	B. McNeil	½ gallon de whisky	do	Urquhart.
17 do	Jas. Docherty	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
17 do	Mr Hood	1 do	do	do
17 do	Mme Bredin	1 do	do	do
17 do	Mme Durham	1 chop. de genièvre	do	Urquhart.

A.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
17 juill.	Mme Grant	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
17 do	C. Bredin	1 do	do	do
17 do	Sam. Decker	1 do	do	Sutherland.
17 do	Tom Freeman	1 do	do	do
17 do	Mr Soper	1 do	do	Williams.
18 do	Sam. Wise	1 do	do	Urquhart.
18 do	Jas. Burns	1 do	do	do
18 do	J. Lane	1 do	do	Williams.
18 do	Geo. Powell	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mme Game	1 do	do	do
18 do	Wm Ribble	1 do	do	do
18 do	John Gallie	1 do	do	Williams.
18 do	Mme Reynolds	2 bouteilles d'ale	do	do
18 do	Col. Mitchell	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
18 do	Mr Appelbe	1 do	do	do
19 do	T. Dowdle	3 bouteilles d'ale	do	do
19 do	John Costello	1 do de whisky	do	do
19 do	W. Bently	1 do	do	do
19 do	Mr Granger	3 chopine de whisky	do	Urquhart.
19 do	Mr Madden	1 pinte de whisky	do	do
19 do	Mr Wallace	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
19 do	J. Long	½ gallon do	do	Urquhart.
19 do	R. Howes	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
19 do	Mr Boyd	1 do	do	do
19 do	Mr Brigdon	1 do	do	Williams.
19 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland.
19 do	Mr Stinson	1 do	do	Urquhart.
19 do	R. Wise	1 do	do	do
19 do	Mr Brady	1 do	do	do
19 do	H. Le Barr	3 bouteilles d'ale	do	do
19 do	T. Jones	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
19 do	Mme Morden	½ douzaine d'ale	do	do
20 do	Mr Williams	1 bouteille de whisky	do	do
20 do	John Askins	1 do	do	do
20 do	Mr Freeman	½ douz. d'ale	do	Williams.
20 do	John Litchfield	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
20 do	Mr Blewer	1 do	do	Williams.
20 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Middleton	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Hughes	1 do	do	do
20 do	Mr Kenney	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Hinton	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
20 do	Mme Welsh	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
20 do	H. Chisholm	1 do	do	do
20 do	Mme Sullivan	1 do	do	Williams.
20 do	John Litchfield	1 do	do	Sutherland.
20 do	P. Johnston	1 do	do	do
21 do	Sam. Freeman	1 do	do	do
21 do	Mr Williams	1 do	do	do
21 do	Capt. Crooks	1 do	do	do
21 do	Crooks et fils	1 do	do	do
21 do	O. Smith	1 do	do	do
21 do	E. Post	1 do	do	Urquhart.
21 do	Mr Tingby	1 do	do	do
21 do	B. Tuck	1 do	do	Sutherland.
21 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams.
21 do	Mme Gower	1 do	do	do
21 do	Mr Farr	1 do	do	do
22 do	Mr Dew	1 do	do	Urquhart.
22 do	Mr Spencer	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Boyd	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Mortin	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Dewbury	1 do	do	Urquhart
22 do	John Johnston	1 do	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
22 juill't	John Tuck	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
22 do	Mr Carlysle	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Henderson	1 do	do	do
22 do	Mme Grant	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Benson	1 do	do	do
22 do	Mme Howell	1 do	do	Urquhart.
22 do	Mr Mann	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
22 do	John Lang	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
22 do	John Earl	1 do	do	do
22 do	Ella Williams	1 bouteille d'Oporto.	do	Sutherland.
22 do	D. Robinson	1 bout. de whisky	do	do
22 do	Mr Tobin	1 do	do	Urquhart.
22 do	Wm Tailby	1 do	do	do
22 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
22 do	N. Decker	1 do	do	do
22 do	A. Mason	1 do	do	do
22 do	J. Coulson	1 do	do	do
22 do	Mr Stoker	1 do	do	do
22 do	Mr Wood	1 do	do	do
22 do	Mr Williams	1 do	do	do
22 do	W. Scholefield	1 do	do	Urquhart.
22 do	J. Lyons	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Cam	1 do	do	do
22 do	Mr O'Boyle	1 do	do	Williams.
22 do	S. Decker	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mme Gower	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Coventry	1 do	do	do
22 do	Geo. Morden	1 do	do	Sutherland.
22 do	R. S. Appelbe	1 do	do	do
22 do	Mr Desmond	1 do	do	Urquhart.
23 do	Mr Middleton	1 do	do	do
23 do	Mme Gower	1 do	do	Williams.
23 do	Mr Crow	1 do	d2	Urquhart.
23 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
23 do	E. Pickett	1 do	do	Sutherland.
23 do	Wm. Ribble	1 do	do	do
23 do	Mr Smith	1 do	do	Urquhart.
23 do	Mr Game	1 do	do	do
23 do	R. S. Appelbe	1 do	do	Sutherland.
23 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
23 do	Mme Gordon	1 do	do	Williams.
23 do	Mr Welsh	1 do	do	do
23 do	Mr Inglehart	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
23 do	Mr McIntyre	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
23 do	Mr Hinton	1 bout. de whisky	do	do
23 do	Mr Pepper	1 do	do	Williams.
23 do	Mr Hatson	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mr Fairburn	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
24 do	John Gallie	1 bout. de whisky	do	do
24 do	T. Ribble	1 do	do	do
24 do	D. Lucas	1 do	do	do
24 do	H. LeBarr	1 do	do	do
24 do	J. McCraney	½ douzaine d'ale	do	Urquhart.
24 do	M. Murphy	1 pinte de whisky	do	do
24 do	Mme Garvie	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
24 do	Mr McCraney	1 do	do	Williams.
24 do	J. Armstrong	1 do	do	Urquhart.
24 do	Mr Cramer	1 do	do	do
24 do	Mr Mandeville	1 bout. d'eau-de-vie	do	Williams.
24 do	T. Freeman	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mr Williams	1 do	do	do
24 do	J. McKnight	1 do	do	do
24 do	C. Bredin	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
24 juill.	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	Médicinal	Dr Williams.
25 do	Mme Sullivan	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
25 do	Mr Boyd	1 do	do	do
25 do	Mr Williams	1 do	do	do
25 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams.
25 do	W. Cordingly	1 bouteille d'ale	do	Sutherland.
25 do	Geo. Fischer	1 bout. de whisky	do	do
25 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mr Jones	1 do	do	Williams.
25 do	Mr McCready	1 do	do	Sutherland.
25 do	S. Armstrong	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mme Malloney	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Willams.
25 do	Mr Hannan	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
25 do	Mme White	1 do	do	do
26 do	W. Scholefield	2 bout. de whisky	do	do
26 do	Mr Ribble	1 bouteille de whisky	do	do
26 do	B. Chisholm	½ douzaine d'ale	do	do
26 do	Mme Webb	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
26 do	T. T. Harris	1 bouteille de whisky	do	do
26 do	John Finlason	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mme Garvie	1 do	do	Sutherland.
26 do	J. O'Boyle	1 do	do	Urquhart.
26 do	Joe. Long	1 do	do	do
26 do	W. Gibson	1 do	do	Sutherland.
26 do	Captain Crooks	1 do	do	Urquhart.
26 do	W. Moore	3 bouteilles d'ale	do	Williams.
26 do	S. Armstrong	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
27 do	Mme Scott	1 do	do	do
27 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
27 do	Mr Appelbe	1 do	do	Sutherland.
27 do	B. Bloomer	1 do	do	Urquhart.
27 do	J. Gallie	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mr Tobin	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Bethell	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
27 do	Mr Hall	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
27 do	Mr Smith	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Patch	1 do	do	do
27 do	Mr Staley	1 do	do	do
27 do	C. Gibson	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mr Mathal	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mr Morden	1 douz. d'ale	do	do
28 do	Mr Kenny	1 do	do	Williams.
28 do	O. Wyse	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
28 do	Mr Chisholm	3 bouteilles d'ale	do	Williams.
28 do	T. Hughes	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
28 do	Mr Nelson	1 do	do	do
28 do	General Grant	1 do	do	Urquhart
28 do	W. Smith	1 do	do	Sutherland.
28 do	Mr Reynolds	1 do	do	Urquhart.
28 do	Mme Malloney	1 do	do	Sutherland.
28 do	Mr Boyd	1 do	do	do
28 do	Mme Fairbain	1 do	do	do
28 do	M. Murphy	1 do	do	Urquhart.
28 do	Mme Garvie	1 do	do	Sutherland.
28 do	Mr Davis	1 do	do	do
28 do	B. Johnston	1 do	do	do
28 do	A. Son	1 do	do	do
28 do	Colonel Mitchell	1 do	do	do
28 do	H. Florio	1 do	do	do
28 do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
28 do	Mme Reynolds	1 do	do	Urquhart.
28 do	H. Galbraith	1 do	do	Sutherland.
28 do	H. Pearce	1 do	do	do
28 do	P. Culhane	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
28 juillet	Mr Carlysle	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
28 do	Mr Langer	1 do	do	Williams.
28 do	Mme McCraney	1 do	do	Sutherland.
28 do	T. Freeman	1 do	do	do
28 do	Mr Baker	1 do	do	do
28 do	Mr Appelbe	1 do	do	do
28 do	Mr Johnston	1 do	do	Urquhart.
28 do	Mr Burnett	1 do	do	Williams.
28 do	Mr McCraney	1 do	do	Smith.
28 do	Mme Scott	1 do	do	Williams.
28 do	T. Freeman	1 do	do	Urquhart.
28 do	Mr Downs	1 do	do	do
30 do	Mr Gulledge	1 do	do	Sutherland.
30 do	T. Freeman	1 douzaine d'ale	do	do
30 do	O. Smith	1 bout. de whisky	do	do
30 do	Mr Staley	½ gallon do	do	Williams.
30 do	B. Tuck	1 bout. de whiskey	do	Sutherland.
30 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams
30 do	Mme Garvie	1 do	do	Sutherland.
30 do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
30 do	Mr Boyd	1 do	do	do
30 do	Geo. Scholefield	1 do	do	Sutherland.
30 do	Mr Martal	1 do	do	Urquhart.
30 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
30 do	Mr Costello	1 do	do	do
30 do	Mr Farr	1 do	do	do
30 do	Mme Bell	1 do	do	do
30 do	Mme Jones	1 do	do	do
30 do	Mr Lewis	1 do	do	do
30 do	John Williams	1 do	do	Urquhart.
1 août.	Mr Warden	1 do	do	Sutherland.
1 do	T. Bain	1 do	do	do
1 do	Mr Askins	1 do	do	do
1 do	Mr Marlatt	1 do	do	Williams.
1 do	C. Breden	1 do	do	Sutherland.
1 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams.
1 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
1 do	W. B. Chisholm	1 do	do	do
1 do	Mr Wilson	1 do	do	Williams.
1 do	Geo. Nicholson	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
1 do	Mr Williams	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
1 do	Mr Kettog	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Ribble	1 do	do	Sutherland.
2 do	Mr Boyd	1 do	do	do
2 do	J. Anderson	1 do	do	do
2 do	Mr Staly	1 do	do	do
2 do	C. E. Wood	1 do	do	do
2 do	Mr Wheeler	1 do	do	do
2 do	Mr Tizard	1 do	do	do
2 do	Mme Masses	1 do	do	do
2 do	Mr Gibson	1 do	do	do
2 do	Mme Garvie	1 do	do	do
2 do	Mme Coventry	1 do	do	do
2 do	— Johnston	1 do	do	Urquhart.
2 do	Mme Bounsall	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Rorke	1 do	do	Sutherland.
2 do	Capt. Wilson	1 do	do	do
2 do	Mr Clapham	1 do	do	do
3 do	Bill Scholefield	1 do	do	Urquhart.
3 do	N. Bently	1 do	do	do
3 do	Jas Hours	1 do	do	do
3 do	Mr Hall	1 do	do	Sutherland.
3 do	Mr Malloney	1 do	do	do
3 do	Mme Garvie	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
3 août.	Jas. Docherty	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
3 do	Mme Grier	1 do	do	do
3 do	Mme Costello	1 do	do	Urquhart.
3 do	Mr Farr	1 do	do	Sutherland.
3 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
3 do	B. Johnston	1 do	do	do
3 do	Mme Pickard	1 do	do	do
3 do	Mr Weaver	1 do	do	Williams.
4 do	Master Bates	1 do	do	Sutherland.
4 do	H. Chisholm	4 bouteilles d'ale	do	do
4 do	B. Kerr	1 bout. de whisky	do	do
4 do	J. Savage	1 do	do	do
4 do	T. McDermott	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mr Carlysle	1 do	do	do
4 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Boyd	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Brown	1 do	do	Williams.
4 do	Mr Scholfield	2 do	do	Sutherland.
4 do	Sam. Wise	1 do	do	do
4 do	Mr McCready	1 do	do	do
4 do	Mr Hewitt	1 do	do	Urquhart.
4 do	P. Johnston	1 do	do	Sutherland.
4 do	John Lane	1 do	do	do
4 do	G. Coulson	1 do	do	do
4 do	Joe Long	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mr Shelton	1 do	do	Sutherland.
4 do	Sam. McDonald	1 do	do	Urquhart.
4 do	John Hall	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Gibson	1 do	do	Williams.
4 do	Mr Felan	1 do	do	Sutherland.
4 do	B. Tait	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mme Jones	1 do	do	do
4 do	Mme Sawyer	1 do	do	Sutherland.
4 do	Sam. Decker	1 do	do	do
4 do	Mme McLaughlin	1 do	do	do
4 do	C. Bredin	1 do	do	do
4 do	John Walsh	1 do	do	do
6 do	A. Mason	1 do	do	Urquhart.
6 do	R. Armstrong	1 do	do	do
6 do	J. Kating	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr Pickering	1 chop. d'eau-de-vie	do	Urquhart.
6 do	Mr Litchfield	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
6 do	Mr Carlysle	1 do	do	do
6 do	Mr Wallace	1 do	do	do
6 do	Capt. Crooks	1 do	do	Urquhart.
6 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
6 do	S. Decker	1 do	do	do
6 do	P. A. McDougald	1 do	do	do
6 do	Mr Lucas	1 do	do	do
7 do	J. Kelley	1 do	do	do
7 do	Mr Wheeler	1 do	do	Williams.
7 do	Jas. McCraney	1 do	do	Smith.
7 do	Mr Clapham	1 do	do	Sutherland.
7 do	W. Litchfield	1 do	do	do
7 do	H. Farr	1 do	do	do
7 do	C. Devlin	1 do	do	do
7 do	S. B. Lewis	1 do	do	Williams.
7 do	R. K. Chisholm	1 do	do	do
7 do	Mr Tizard	1 do	do	Sutherland.
7 do	J. Docherty	1 do	do	do
9 do	Mr Kelley	2 bouteilles d'ale et	do	do
9 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
9 do	W. Tailby	1 do	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
9 août.	Mr Smith	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
9 do	Mr Shaw	1 gallon de whisky	do	Urquhart.
9 do	Geo. Powell	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
9 do	Mr Howes	1 bouteille de rhum.	do	do
9 do	Mme Mulloney	1 bout. de whisky	do	do
9 do	D. Olephant	1 do	do	Urquhart.
9 do	P. Culhane	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mme Sandson	1 do	do	do
9 do	Mr Farr	1 do	do	Williams.
9 do	J. Gallie	1 do	do	Sutherland.
9 do	C. Gibson	1 do	do	Urquhart.
9 do	J. Burns	1 do	do	do
9 do	J. W Williams	1 do	do	Sutherland.
9 do	J. Costello	1 do	do	do
9 do	M. Featherstone	1 do	do	do
9 do	B. Johnston	1 do	do	do
9 do	Mr Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
9 do	Mlle Lawson	1 bout. de whisky	do	do
10 do	Mr Soper	1 do	do	Sutherland.
10 do	Braison Johnston	1 do	do	do
10 do	Mr Owens	1 do	do	do
10 do	D. Munn	1 do	do	do
10 do	Mr Smith	1 do	do	do
10 do	Mme Cottle	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Williams.
10 do	Geo Ward	1 do	do	Sutherland.
10 do	T. Pickering	1 bout. de whisky	do	do
10 do	Ben Johnston	1 do	do	do
10 do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mr Smith	1 do	do	do
10 do	Mr Pearce	½ douzaine d'ale	do	do
10 do	J. Burns	1 pinte de whisky	do	do
10 do	Mr Coventry	1 bout. de whisky	do	Williams.
10 do	Mr Wair	1 do	do	do
10 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
10 do	Mr Johnston	1 do	do	do
10 do	Mr Patterson	1 do	do	do
10 do	P. Pell	1 do	do	Urquhart.
10 do	J. Sawyer	1 do	do	Sutherland.
10 do	H. Gulledge	1 bout. d'Oporto	do	do
10 do	Mme Walsh	1 do d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
10 do	Mme Garvie	1 bout. de whisky	do	Williams.
10 do	Mr McDougald	1 do	do	do
10 do	Mr Farr	1 do	do	do
10 do	J. Staley	1 do	do	Urquhart.
10 do	C. Gibson	1 do	do	do
10 do	Mr Decker	1 do	do	Sutherland.
10 do	Mr Kating	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mr Clapham	2 bouteilles d'ale	do	do
10 do	S. Ribble	1 bout de whisky	do	Sutherland.
10 do	D. Robinson	1 do	do	do
11 do	C. Bredin	1 do	do	do
11 do	J. Thompson	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mr Clapham	1 do	do	Sutherland.
11 do	J. Kating	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
11 do	A. Son	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
11 do	Mr Grant	2 bouteeilles d'ale	do	Williams.
11 do	Mr Tait	2 do de whisky	do	Sutherland.
11 do	Mr Lane	½ gallon de whisky	do	Williams.
11 do	Mr Wood	1 bout. de whisky	do	do
11 do	Mr O'Boyle	1 do	do	do
11 do	Mme Sullivan	1 do	do	do
11 do	Mr Cavanagh	½ douzaine d'ale	do	do

30 *c*—3

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
11 août.	Mr Carlysle	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
11 do	Mr Colligan	1 do	do	do
11 do	Mme Babcock	1 do	do	do
11 do	Mme McDermott	1 do	do	do
11 do	Mme Lyne	1 do vin blanc	do	do
11 do	Mr Sawyer	1 do whisky	do	do
11 do	Mr O'Boyle	1 do	do	do
11 do	Mr Conley	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mr Branhum	2 do	do	Sutherland.
11 do	Mr Dongherty	1 do	do	Williams.
11 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
11 do	Nick. Decker	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mme Reynolds	1 do	do	do
11 do	Mr Wallace	1 do	do	Sutherland.
11 do	Bob Wyse	1 do	do	Urquhart.
11 do	G. Hillany	1 do	do	do
11 do	T. Jones	½ gall. de whisky	do	do
11 do	Mr McDougald	1 bt. de vin d'Oporto	do	Sutherland.
11 do	Mr Lewis	1 bout. de whisky	do	Williams.
11 do	Mr Tobin	1 do	do	do
11 do	Mr Andrews	1 do	do	Sutherland.
11 do	T. Ribble	½ douzaine d'ale	do	do
11 do	A. Hinton	½ gallon de whisky.	do	do
11 do	J. Decker	1 bout. de whisky	do	do
11 do	Mme Garvie	1 do	do	do
13 do	Mr Wallace	1 do	do	do
13 do	Mr Clapham	1 do	do	do
13 do	Mr Carlysle	1 do	do	do
13 do	C. Bredin	1 do	do	do
13 do	Mme Weir	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Williams.
13 do	Mme Jones.	1 chop. do	do	Urquhart.
13 do	Mr Millichamp	1 bout. de genièvre.	do	do
13 do	Mr Murphy	1 do w de seigle	do	do
13 do	J. Evans	½ gallon w. de seigle	do	Sutherland.
13 do	Mr Henderson	1 bout. w. de seigle.	do	do
13 do	Mr Colligan	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Hager	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
13 do	Mr Garvie	1 do w. de seigle	do	Williams.
13 do	Joe Long	1 do do	do	Sutherland.
13 do	J. Richardson	1 do de cognac	do	Urquhart.
13 do	Mr Hood	1 chop w. de seigle.	do	do
13 do	Mr McDougald	1 bt. de vin d'Oporto	do	Sutherland.
13 do	J. Anderson	1 bout. w. de seigle	do	do
13 do	Mr Cavan	1 do	do	do
13 do	P. A. McDougald	1 bt. de vin d'Oporto	do	do
14 do	Col. Smith	1 bout. de whisky	do	do
14 do	Mr Wellwood	1 do	do	do
14 do	Joe Long	1 do	do	do
14 do	N. Belyea	1 do	do	Urquhart.
14 do	J. Earle	1 do	do	do
14 do	Mr Coventry	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Freeman	1 do	do	Johnston.
14 do	Mr Boyd	1 do	do	Williams.
14 do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart.
14 do	Mr McDougald	1 bt. de vin d'Oporto	do	Sutherland.
14 do	Mr Hately	1 bout. de whisky	do	do
14 do	Mr Cavan	3 bouteilles d'ale	do	Williams.
14 do	C. Bredin	1 chopine de whisky	do	Sutherland.
14 do	Mme Slacer	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
14 do	G. Murphy	1 do	do	do
14 do	A. Wilkinson	1 do	do	do
14 do	Mr Wood	1 do	do	Sutherland.
14 do	Mr Gordon	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Foster	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
15 août	Mr Lanigan	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
15 do	N. Bentley	1 do	do	Sutherland.
15 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr O'Boyle	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mme Duncan	1 do	do	do
15 do	Mme Gable	1 do	do	do
15 do	N. Belyea	1 do	do	Urquhart.
15 do	L. Biggar	1 do	do	Sutherland.
15 do	B. Johnston	1 do	do	Urquhart.
15 do	J. Cavan	1 do	do	do
16 do	R. Wyse	1 do	do	do
16 do	Mr Ribble	1 do	do	Williams.
16 do	Mr Mason	1 do	do	do
16 do	Mr Frampton	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Clapham	1 do	do	do
16 do	Mr Carlysle	1 do	do	Williams.
16 do	J. Slattery	1 do	do	Sutherland.
16 do	Joe Hall	1 do	do	do
16 do	Mr Colton	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr Tobin	1 do	do	do
16 do	J. Caskiff	1 do	do	do
16 do	J. O'Neil	1 do	do	do
16 do	C. Desmond	1 do	do	do
16 do	Mr Hogins	1 do	do	do
16 do	T. Jones	1 do	do	do
16 do	H. Farr	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
17 do	D. Adamas	1 do	do	Urquhart.
17 do	John Gallie	1 do	do	Sutherland.
17 do	J. Williams	1 do	do	do
17 do	T. Ribble	1 do	do	do
17 do	W. Wardel	1 do	do	Urquhart.
17 do	T. Fox	1 do	do	do
17 do	Mr Mason	1 do	do	do
17 do	M. Cavan	1 do	do	do
17 do	John Costello	1 do	do	do
17 do	F. Riggs	1 do	do	do
17 do	Mr Neal	1 do	do	Sutherland.
17 do	Mr McFarlane	1 do	do	do
17 do	W. Bounsall	1 do	do	do
17 do	J. Hall	1 do	do	do
17 do	M. Bailley	1 do	do	do
17 do	H. Farr	1 do	do	do
17 do	J. Dougherty	1 do	do	do
17 do	J. Armstrong	1 do	do	Urquhart
17 do	I. Decker	1 do	do	Sutherland.
17 do	B. Johnston	1 do	do	do
18 do	E. Post	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
18 do	Mr Grant	1 bout. de whisky	do	Williams.
18 do	Mr Wyse	1 do	do	do
13 do	M. Johnston	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Mason	1 do	do	Williams.
18 do	Capt. Crooks	1 do	do	Urquhart.
18 do	C. E. Wood	1 do	do	do
18 do	Mr Lang	1 do	do	do
18 do	Mr Florio	1 do	do	do
18 do	Mme Culbane	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Williams
18 do	Mr Boyd	1 do whisky	do	Sutherland.
18 do	T. Freeman	½ douz. d'ale	do	do
18 do	Mr Carlysle	1 bout. de whisky	do	do
18 do	Mr Harris	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Chisholm	1 do	do	Williams.
18 do	J. Sawyer	1 do	do	do
18 do	Mme Warden	1 do	do	Urquhart

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
18 août.	Mr Docherty	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
18 do	Mme Shaughnessy	1 do	do	do
18 do	Mr Bates	1 do	do	do
18 do	J. Hunter	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Venn	1 bout. d'ale	do	do
18 do	Mr Staley	1 bout. de whisky	do	Williams.
18 do	Mr Warden	1 do	do	do
18 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mr McCready	1 do	do	Williams.
18 do	Mr Anderson	1 do	do	do
18 do	J. Patterson	1 do	do	Urquhart.
18 do	T. Biggar	1 do	do	do
18 do	Mr Barry	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mr Johnston	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Colter	1 do	do	do
18 do	Mr McDougald	1 do	do	Williams.
18 do	Mr O'Boyle	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mme E. Bray	1 bouteille d'Oporto.	do	Urquhart.
18 do	Mme Coventry	1 bont. de whisky	do	Williams.
18 do	Mr Smith	1 do	do	do
18 do	Mrs Garvie	1 do	do	do
18 do	I. Decker	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mr Henderson	1 do	do	do
18 do	Mr Roche	1 do	do	do
18 do	Mr Weaver	1 do	do	Williams.
18 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mme Sullivan	1 do	do	Williams
18 do	Mr Warden	1 do	do	do
18 do	Mr. Johnston	1 do	do	do
18 do	Mr Bacon	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Bray	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Wilson	1 do	do	Urquhart.
20 do	Capt. Crooks	1 do	do	Williams.
20 do	P. A. McDougald	1 do	do	Sutherland.
20 do	J. Slattery	1 do	do	Urquhart.
20 do	M. Neil	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Cavern	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Wallace	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Kelly	1 do	do	Williams.
21 do	B. Tuck	1 do	do	Sutherland.
21 do	Mr Hood	1 do	do	do
21 do	Mr. McCready	1 do	do	Williams.
21 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
21 do	Mme Reynolds	1 do	do	Urquhart.
21 do	Mme Sullivan	1 do	do	Williams.
21 do	Mr Johnston	1 do	do	Sutherland.
21 do	Mr Bently	1 do	do	Williams.
21 do	Mr Chisholm	1 do	do	do
21 do	Capt McKnight	1 do	do	Sutherland.
21 do	Mr McFrancy	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Armstrong	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mme Humphrey	1 chop. de genièvre.	do	Urquhart.
22 do	T. C. Harris	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
22 do	Mr Freeman	½ douz d'ale	do	Williams.
22 do	Mr Tuck	1 bout. d'Oporto	do	do
22 do	Mr Staley	½ gallon whisky	do	do
22 do	George Manley	1 chop de do	do	Sutherland.
22 do	Mr Williams	1 bout. do	do	do
22 do	John Lane	1 do do	do	do
22 do	Mme Knight	2 bouteilles d'ale	do	Urquhart.
22 do	James Cameron	1 bout. de whisky	do	do
22 do	F. Pollard	1 douz. d'ale	do	Williams.
22 do	Mr Lanagan	1 bout. de whisky	do	do
22 do	Mr Peacock	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
22 août.	Mr Tait	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Williams
22 do	Mr Farr	1 do do	do	Urquhart.
22 do	Mme Grant	1 bouteille d'ale	do	Williams.
22 do	Mr Slacer	½ douz. d'ale	do	Sutherland.
22 do	Samuel Decker	1 bout. de whisky	do	do
22 do	Mr Freeman	½ douz. d'ale	do	do
22 do	Delle Maloney	½ do	do	do
22 do	T. Dowdle	1 bouteille de whisky	do	do
22 do	G. Post	1 do	do	Urquhart.
23 do	Mme Sullivan	1 chopine d'Oporto	do	do
23 do	Mr Powell	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
23 do	Mr Wheeler	1 bout. de whisky	do	Williams.
23 do	Mr Lyons	1 do	do	do
23 do	John Henkly	1 do	do	Urquhart.
23 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
23 do	Wm. Smith	1 bout. d'eau-de-vie	do	Urquhart.
23 do	John Slattery	1 bout. w. de seigle.	do	do
23 do	John Litchfield	1 do	do	do
23 do	Samuel Decker	1 do	do	do
23 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
23 do	Mr Smith	1 do	do	Williams.
23 do	Mr Lees	1 do	do	do
23 do	Mr Lewis	1 do	do	do
23 do	Mr Weaver	1 do	do	do
23 do	Mr Gammer	1¼ chop. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
23 do	Mr Welsh	1 bout. w. de seigle.	do	do
23 do	H. Farr	1 do	do	Urquhart.
23 do	George Casey	1 do	do	do
23 do	William Coots	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
24 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky	do	Williams.
24 do	Mr Bounsall	½ douz. d'ale	do	do
24 do	J. Crow	½ gallon de whisky	do	Urquhart.
24 do	D. Alton	1 douz. d'ale	do	do
24 do	George Husband	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
24 do	Mme Welsh	1 do deau-de-vie.	do	do
24 do	John Costello	1 bout. w. de seigle	do	Urquhart.
24 do	John Lallie	1 do do	do	Sutherland.
24 do	E. Gulledge	½ douz. d'ale.	do	do
24 do	Mr Freeman	½ do	do	Urquhart
24 do	Mme S. Freeman	1 bout. w. de seigle.	do	Sutherland.
24 do	Mr Farr	1 do	do	Williams.
24 do	C. Gibson	1 do	do	Urquhart.
24 do	T. Jones	1 do	do	Sutherland.
24 do	Wm Hall	1 do	do	do
25 do	Mr Morrison	1 do	do	do
25 do	Wm. Beggs	1 do	do	do
25 do	C. Bredin	1 do	do	do
25 do	J Grant	1 do	do	do
25 do	Mr Boyd	1 do	do	do
25 do	Major Loyd	1 do	do	Urquhart.
25 do	Sam. Reynolds	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Lane	1 do	do	do
25 do	Wm. Leach	1 do	do	do
25 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
25 do	Mr Loper	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Williams	1 do	do	do
25 do	A Galbraith	1 do	do	do
25 do	Mr Wilks	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
25 do	Mr Spencer	⅓ douz. de porter	do	do
25 do	P. O'Boyle	1 bout. w. de seigle.	do	Sutherland.
25 do	Mr Carlysle	2 bout. w. de seigle	do	Williams.
25 do	Mr Anderson	1 bout. w. de seigle.	do	do
25 do	Mr Wood	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
25 août.	John Slattery	1 bout. w. de seigle	Médicinal	Dr Williams.
25 do	Mr Welsh	1 do	do	do
25 do	Mr McDermott	1 do	do	do
25 do	John Docherty	1 do	do	Sutherland.
25 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
25 do	B. Tait	1 do	do	do
25 do	W. B. Smith	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Sanderson	1 do	do	do
25 do	John Hall	1 do	do	do
25 do	Colin Steward	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mr Smith	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Freeman	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mme Garver	1 do	do	Williams.
25 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
27 do	Mr Carlysle	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mr Smith	1 do	do	Williams.
27 do	Mme Gammer	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
27 do	Mr Patton	1 bout. de whisky	do	do
27 do	Mr Williams	1 do	do	do
27 do	O. Smith	1 do	do	do
27 do	Mme Johnston	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mme Weaver	1 do	do	do
27 do	Mme Slatsy	1 do	do	Williams.
27 do	Mme Maloney	1 do	do	Sutherland.
28 do	A. Cavan	1 do	do	do
28 do	Mme Brown	1 do	do	do
28 do	Mr Smith	1 do	do	do
28 do	Geo. Scholefield	2 bout. de whisky	do	do
28 do	Mr Gallie	1 bouteille de whisky	do	Williams.
28 do	Mr Gibson	1 do	do	Sutherland.
28 do	Mr Ellis	1 do	do	do
28 do	Mr Biggar	1 do	do	do
28 do	Mr Johnston	1 do	do	do
28 do	Mr Wallace	1 do	do	do
28 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
28 do	Mme Gordon	1 do	do	do
28 do	J. Fitzgerald	1 do	do	do
28 do	Cap. Crook	1 do	do	Urquhart.
29 do	P. Johnston	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Kelly	1 douzaine d'ale	do	Williams.
29 do	P. Culhane	1 bout. w. de seigle.	do	Urquhart.
29 do	J. Docherty	1 do	do	do
29 do	J. Long	1 do	do	do
29 do	C. Hood	1 do	do	do
29 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
29 do	Dr Johnston	1 do	do	Urquhart.
29 do	Mme Chisholm	1 do	do	do
29 do	Mr Ross	1 do	do	do
29 do	Mme Champ	1 chop. w. de seigle	do	Sutherland.
29 do	Mr Bailley	1 bout. do	do	do
29 do	Mr McCready	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Pickering	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Clapham	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
29 do	Mr Patton	1 do	do	do
29 do	Mr Lewis	1 do	do	Sutherland.
29 do	T. Jones	1 do	do	Urquhart.
30 do	J. Crow	1 do	do	do
30 do	Mr Dougherty	1 do	do	Williams.
30 do	E. Post	1 do	do	Urquhart.
30 do	Mr Warden	1 do	do	Sutherland.
30 do	Mr Johnston	1 do	do	do
30 do	Mr Freeman	1 douzaine d'ale	do	Williams.
30 do	A. Oliphant	2 bouteilles d'ale	do	Urquhart.
30 do	Cap. Crooks	1 bouteille de whisky	do	do

B.— Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
30 août.	Capt. J. Conley	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
30 do	Mr McCready	1 do	do	do
30 do	Joe Long	1 do	do	do
30 do	F. Pollard	1 douzaine d'ale	do	do
30 do	J. Slacer	1 bouteille de whisky	do	do
30 do	J. Costello	1 do	do	do
30 do	Mr Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams
30 do	Mr O'Boyle	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
30 do	Mr Boax	1 do	do	do
30 do	Mme Anderson	1 do	do	Williams
30 do	Mme Kelley	1 do	do	Sutherland.
30 do	J. Moulton	1 do	do	do
30 do	Mr Clapham	1 do	do	do
31 do	Mr Sherin	2 bouteilles d'ale	do	do
31 do	W. Wheeler	1 bouteille de whisky	do	do
31 do	J. Bailley	1 do	do	do
31 do	N. Bently	1 do	do	Urquhart.
31 do	Mr Spencer	1 do	do	Sutherland.
31 do	T. T. Harris	1 do	do	Urquhart.
31 do	F. Crooks	1 do	do	do
31 do	R. Wyse	1 do	do	Sutherland.
31 do	Mr Williams	1 do	do	do
31 do	J. Dougherty	1 do	do	do
31 do	Sam. McDonald	1 do	do	do
31 do	John Dougherty	1 do	do	do
31 do	Mr Coventry	1 do	do	Williams.
31 do	Isaac Boon	1 do	do	Sutherland.
31 do	S. Decker	1 do	do	do
31 do	Col. Mitchell	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
31 do	Mr Conover	1 bouteille de whisky	do	Williams.
31 do	Mr Kelley	1 do	do	Sutherland.
31 do	Mr Farr	1 do	do	do
31 do	Mr Carey	1 do	do	Urquhart
1er sept.	Mr McCraney	½ douzaine d'ale	do	Williams.
do	Mr Hutton	1 bout. de cognac	do	Urquhart.
do	Mr Dorland	1 bouteille de whisky	do	do
do	Gen. Grant	1 do	do	do
do	James Dougherty	1 do	do	Sutherland.
do	Mr Coulton	1 do	do	do
do	Mr McCraney	½ douzaine d'ale	do	do
do	Mr Sanderson	3 bouteilles d'ale	do	Williams.
do	Capt. Andrew	1 chop. de genièvre.	do	Sutherland.
do	J. Williams	1 bouteille de whisky	do	do
do	Mr Wyse	1 do	do	Williams.
do	J. Lane	1 do	do	do
do	G. Morden	½ douz. d'ale	do	Sutherland.
do	G. Ryan	1 bout. w. de seigle	do	do
do	Mr Buzzard	1 do	do	Williams.
do	J. Slattery	1 do	do	Urquhart.
do	Mr McDermott	1 do	do	Williams.
do	Mr Ribble	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
do	Mr McGill	1 bouteille de whisky	do	do
do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart.
do	Mr Carlysle	1 do	do	Sutherland.
do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
do	T. Bigger	1 do	do	Sutherland.
do	Mr Grant	1 do	do	Williams.
do	Mr W. Scholefield	1 do	do	Sutherland.
do	R. Anderson	½ douzaine d'ale	do	do
do	T. Noherdeim	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
do	Geo. Husband	1 bout. w. de seigle	do	Sutherland.
do	Mme Culhane	1 do	do	Williams.
do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
do	Mr Malloney	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
1er sept.	Mr Gallie	1 bout. de w. de sei...	Médicinal	Dr Williams.
1er do	Mr J. Walsh	1 do ...	do	Urquhart.
1er do	J. Askin	1 do ...	do	Sutherland.
1er do	Mme Johnston	1 bout. de genièvre...	do	do
3 do	C. Marlatt	3 bouteilles de porter	do	do
3 do	J. Kelley	2 bouteilles d'ale	do	do
3 do	T. P. Harris	1 bout. w. de seigle..	do	Urquhart.
3 do	Mr Clapham	1 do ...	do	do
3 do	Mr Husband	1 do ...	do	Williams.
3 do	S. Freeman	½ douz. d'ale	do	do
3 do	J. F. Orr	1 bout. de cognac....	do	Sutherland.
3 do	Mr Rugby	1 bout. w. de seigle...	do	do
3 do	Mr Wood	1 do	do	do
3 do	Mr Lucas	1 do	do	do
3 do	Mr Coventry	1 do	do	do
3 do	Mr Crosby	1 do	do	do
3 do	Mr Noeil	1 do	do	do
3 do	D. Oliphant	1 do	do	do
3 do	Mr Kelley	1 douzaine d'ale	do	Williams.
3 do	Mr McKnight	½ do	do	Sutherland.
4 do	J. Williams	1 bout. de whiskey...	do	Williams.
4 do	Mr Carlysle	1 do ...	do	Urquhart.
4 do	Mr Garvie	1 do ...	do	Williams.
4 do	Mr Gamnuie	½ gallon do ...	do	Sutherland.
4 do	J. Featherstone	1 bouteille do ...	do	Urquhart.
4 do	Mr Anderson	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
4 do	S. B. Lewis	1 bout. de whiskey...	do	do
4 do	Mr Chisholm	1 do de vin blanc	do	do
4 do	Mr Staley	½ gallon w. de seigle.	do	Williams.
4 do	Mr Shaughnessy	1 douzaine d'ale	do	do
4 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky...	do	Urquhart.
4 do	D. Tobin	1 do ...	do	do
4 do	T. McDermott	1 bout. w. de seigle.	do	Sutherland.
4 do	Mr Carlysle	1 do	do	Williams.
4 do	Mr Farmer	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Connover	1 do	do	Urquhart.
4 do	P. Peacock	1 do	do	do
4 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
4 do	S. McDonald	1 do	do	Urquhart.
4 do	Geo. Gerrie	1 do	do	Sutherland.
4 do	J. Costello	1 do	do	do
4 do	J. Long	1 do	do	do
4 do	S. Decker	1 do	do	do
4 do	Delle Costello	1 bout. de vin blanc.	do	Urquhart.
6 do	A. Son	2 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
6 do	Mr Biggs	1 bout. de whisky....	do	do
6 do	Mr Multon	do ...	do	Urquhart.
6 do	Mr Curry	do ...	do	Sutherland.
6 do	Sam. Decker	do ...	do	do
6 do	John Slattery	do ...	do	Urquhart.
6 do	Col. Patton	2 gallons de whisky..	do	Sutherland.
6 do	A. Mason	1 bout. de whisky...	do	do
6 do	Mr Coventry	do ...	do	Williams
7 do	Jas. Brady	do ...	do	Sutherland.
7 do	Robt. Simpson	do ...	do	do
7 do	Geo. Scholefield	do ...	do	do
7 do	Mr McDermott	do ...	do	Williams.
7 do	Mr Weaver	do ...	do	do
7 do	Mr Blewer	do ...	do	do
7 do	Dr Johnston	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
7 do	Mme Anderson	1 do de whisky ...	do	Sutherland.
7 do	Col. Mitchell	do ...	do	do
7 do	Mr Doty	do ...	do	do
8 do	Mr Garvie	do ...	do	Williams.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou exclésiastique.
1883.				
8 sept.	Mr Carlysle	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
8 do	Andrew Bounsall	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
8 do	J. Buzzard	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
8 do	Wm. Kaskuff	do	do	Sutherland.
8 do	Mr Freeman	½ douzaine d'ale	do	Williams.
8 do	Robt Wyse	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
8 do	C. Culham	do	do	Urquhart.
8 do	Mr Son	do	do	Williams.
8 do	Mr McDermott	do	do	do
8 do	Mr Jas. Grant	do	do	Sutherland.
8 do	Mr Sandson	3 bouteilles d'ale	do	Williams.
8 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
8 do	Mr Walsh	do	do	Williams.
8 do	B. Johnston	do	do	Sutherland.
8 do	Mr Lynder	do	do	Johnston.
8 do	Mr Coulton	do	do	Sutherland.
8 do	Mr Munn	do	do	do
8 do	John Flewelling	do	do	do
8 do	Mme Johnston	do	do	Urquhart.
8 do	Mme Culhane	do	do	do
8 do	Mr Reynolds	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Williams.
8 do	Mr Wise	1 bout. de whisky	do	do
8 do	Mr Bates	do	do	do
8 do	Mr Sawyer	do	do	do
8 do	Mr Fischer	do	do	Urquhart.
8 do	Mme Docherty	do	do	Williams.
8 do	Mr Lordheime	do	do	Urquhart.
8 do	Mr Coventry	do	do	Williams.
8 do	Mr Costello	do	do	do
8 do	John Patterson	do	do	Sutherland.
8 do	Mr Lucas	do	do	do
8 do	Mr Patch	do	do	Williams.
8 do	Mr Stealey	do	do	do
8 do	Mme Reynolds	do	do	Urquhart.
8 do	Hugh Coyne	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
8 do	Mme Murphy	1 bout. de whisky	do	Williams.
8 do	Mr Decker	do	do	do
8 do	Mr Tuck	do	do	do
8 do	Mr Garvie	do	do	do
10 do	Mr Williams	do	do	Sutherland.
10 do	John Slattery	do	do	Urquhart.
10 do	Mr Clapham	do	do	Sutherland.
10 do	Geo. Scholefield	do	do	do
10 do	Mme Anderson	do	do	Williams.
10 do	Mr Harris	do	do	Sutherland.
10 do	Mme Garvie	do	do	Williams.
10 do	Jas. Conley	do	do	Urquhart.
10 do	Col. Mitchell	do	do	Sutherland.
10 do	Robt. Bruner	do	do	Urquhart.
10 do	Mr Boyd	do	do	Sutherland.
10 do	Mr Gibson	do	do	do
10 do	T. Fox	do	do	Urquhart.
10 do	Mr Walsh	do	do	Williams
10 do	Mr Hodgins	do	do	Sutherland
10 do	Mr Buzzard	do	do	do
10 do	Mr Shaughnessy	do	do	Williams.
10 do	Mr Johnston	do	do	do
10 do	T. Jones	do	do	Sutherland.
10 do	J. Buzzard	do	do	do
10 do	W. Bently	do	do	do
10 do	Mr Lanagan	do	do	Williams.
11 do	Mr Casey	do	do	Sutherland.
11 do	R. Wise	do	do	Urquhart.
11 do	Mr. Buzzard	do	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
11 sept.	Mme Walsh	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
11 do	Wm. Dut	1 do	do	Urquhart.
11 do	Mme Mitchell	1 bout. d'eau-de-vie	do	Sutherland.
11 do	Mr Freeman	½ douzaine d'ale	do	do
11 do	George Scholefield	1 bout. de whisky	do	do
11 do	Mr George Husbands	1 do	do	do
11 do	Mr Parish	1 do	do	Williams.
11 do	Mr Cooligan	1 do	do	Sutherland.
11 do	Mr Wilson	1 do	do	Williams.
11 do	Mr Carlysle	1 do	do	do
11 do	Mme Coventry	1 do	do	do
11 do	S. B. Lewis	1 do	do	do
12 do	Mr Boak	3 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
12 do	Mr Crooks	1 bout. de whisky	do	do
12 do	Mr Ford	½ douz. d'ale	do	Williams.
12 do	James Hunter	1 bout. w. de seigle.	do	Urquhart.
12 do	J. McDermott	1 do	do	do
12 do	T. Pickering	1 do	do	Sutherland.
12 do	John Bredin	2 bout. w. de seigle	do	do
12 do	Mme Lewis	1 bout. w. de seigle.	do	do
12 do	Mr Culhane	1 chop. d'eau-de-vie	do	Urquhart.
12 do	Mr Doyland	1 bout. de whisky	do	do
12 do	Mr Parish	1 do	do	Williams.
12 do	Mr Long	1 do	do	do
12 do	Mr McDonald	1 do	do	do
12 do	Mr Grant	1 do	do	do
12 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mr Stealy	1 gallon d'eau-de-vie	do	Williams.
12 do	Mr Gallie	1 bout. do	do	do
13 do	Mr Hinton	1 do do	do	Urquhart.
13 do	H. Scholefield	3 do do	do	do
13 do	Ed. Oliphant	2 bouteilles d'ale	do	do
13 do	Mr LeBurtis	1 bout. de whisky	do	do
13 do	Mr Ellisworth	1 bouteille d'ale	do	do
13 do	Mr Wallace	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
13 do	Mr Conover	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Clapham	1 do	do	Sutherland.
13 do	C. Wood	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mr Roache	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Wheeler	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
13 do	John Letchfield	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr Col. Smith	1 douzaine d'ale	do	do
13 do	Mr Costello	1 bouteille de whisky	do	do
13 do	Mr Hewson	½ douz. d'ale	do	do
13 do	Mr Smith	3 bout. de whisky	do	Urquhart.
13 do	Mme Williams	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
13 do	J. Moulton	1 chop. d'eau-de-vie	do	Urquhart.
14 do	Mr Hannam	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
14 do	Mr Hewson	1 do	do	do
14 do	D. Lucas	1 do	do	do
14 do	Wm. Freeman	1 do	do	Urquhart.
14 do	Wm. McCready	1 do	do	Sutherland.
14 do	Wm. Casey	1 do	do	do
14 do	Mr Henderson	1 do	do	do
14 do	H. LeBarr	1 do	do	do
14 do	Mr Banwick	1 do	do	do
14 do	Mr Balley	1 do	do	Urquhart.
14 do	Mr Graves	1 do	do	do
14 do	Wm. Johnston	1 do	do	Williams.
14 do	Mr Reynolds	1 do	do	Urquhart.
15 do	John Karthing	1 do	do	Sutherland.
15 do	Dr Johnston	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
15 do	J. Brady	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
15 sept.	Bob Wise	2 bout. de whisky	Médicinal	Dr. Urquhart.
15 do	Mr Docherty	1 do	do	Williams.
15 do	Mr Bates	1 do	do	do
15 do	J. Kelly	3 bouteilles de porter	do	Urquhart.
15 do	Mr Boyd	1 bout. de whisky	do	Williams.
15 do	Jas. Lyons	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mme Tuck	1 do	do	do
15 do	Mr Ribble	1 do	do	Williams.
15 do	Mr McDermott	1 do	do	do
15 do	Mr Patterson	1 do	do	do
15 do	Mr Chisholm	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mme Tuck	1 do	do	Urquhart.
15 do	J. Long	1 do	do	do
15 do	Dr. Johnston	½ douz. d'ale	do	do
15 do	Bill Coulton	1 bout. de whisky	do	do
15 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams.
15 do	P. Mortimer	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Johnston	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mr Hill	1 do	do	do
15 do	Mr Bates	1 do	do	do
15 do	Mr Blecore	1 do	do	Williams.
15 do	Mr McDermott	1 do	do	do
15 do	Jas Ribble	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mme Costello	1 do	do	do
15 do	Mr Stealy	½ gallon de whisky	do	Williams.
15 do	Geo. Casey	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
15 do	Mr Boulton	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Williams	1 do	do	Williams.
15 do	Mr G B. Lewis	1 do	do	do
15 do	Mme Graham	1 do	do	do
15 do	Mme McMurray	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mme Bently	1 do	do	Sutherland.
17 do	Mr Decker	1 do	do	do
17 do	Mr Tuck	1 do	do	do
17 do	Mr Ribble	1 do	do	Williams.
17 do	Mr Mason	1 do	do	Sutherland.
17 do	Mr Clapham	1 do	do	Urquhart.
17 do	Mr Bennet	1 do	do	Sutherland.
17 do	Jas. Irving	1 do	do	do
17 do	Mme Morden	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
17 do	Mr Gibson	1 bouteille de whisky	do	do
17 do	Mr Williams	1 do	do	do
17 do	F. Smith	1 do	do	do
17 do	Mr Johnston	1 do	do	do
17 do	Mr Ribble	1 do	do	Urquhart.
17 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland.
17 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
17 do	Mr Long	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Peirce	1 do	do	Crimmon.
18 do	Mr Boyd	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Bounsall	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mr King	1 do	do	Williams.
18 do	John Fitzgerald	1 do	do	Urquhart.
18 do	John Costello	1 do	do	Sutherland.
18 do	H. LeBarr	1 do	do	do
18 do	Mme Lee	1 do	do	Urquhart.
18 do	John Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
19 do	Mr Conover	1 pinte de whisky	do	do
19 do	Jno. Chisholm	2 bouteilles d'ale	do	do
19 do	Jim Grant	1 ch. de w. de seigle.	do	Urquhart.
19 do	Dlle Bixell	1 bouteille d'Oporto.	do	Williams.
19 do	Mme Manby	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
19 do	J. Slattery	1 bout de w. de seigle	do	do
19 do	Mme Tait	2 bouteilles d'ale	do	Urquhart.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
19 sept..	Mme Reynolds	1 pinte de w. de seigle	Médicinal	Dr. Urquhart
19 do	Mr Johnston	2 bout. de w. de seig.	do	Sutherland.
19 do	Mr Burns	1 do	do	do
19 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
19 do	F. Smith	1 do	do	do
19 do	Mr Stealy	1 do	do	do
20 do	Susan Tuck	1 bouteille de whisky	do	do
20 do	Mr Hinton	1 do	do	do
20 do	James Brady	1 do	do	do
20 do	T. Hinton	1 bout. de vin de ging	do	do
20 do	P. Johnston	1 do d'eau-de-vie	do	do
20 do	G. Ward	1 do cognac	do	do
20 do	T. Freeman	1 do malt	do	Urquhart.
20 do	Mr Williams	1 bout. de w. de seig.	do	Sutherland.
20 do	Mr Costello	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Ellis	1 pinte de w. de seig.	do	Urquhart.
20 do	John Gallie	1 bout. de w. de seigle	do	Sutherland.
20 do	Mme Gerrie	1 do	do	do
20 do	Mme Anderson	1 chop. de w. de seig.	do	do
20 do	Mr Wilkinson	1 bout. de w. de seig.	do	do
20 do	Mr Tobin	1 do	do	Urquhart.
20 do	F. Smith	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Laird	2 bouteilles d'ale	do	do
20 do	Mr LeBarr	1 bout. de genièvre	do	Williams.
20 do	Mme Hannam	1 bouteille de cognac	do	Sutherland.
20 do	Mr Murphy	1 bout. de w. de seigle	do	do
20 do	Mr Peer	1 do	do	do
20 do	G. Powell	1 do	do	do
21 do	Mr Bennett	1 do	do	do
21 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
21 do	Mr Tizard	1 do	do	Sutherland.
21 do	C. Bredin	1 do	do	do
21 do	Mme Coventry	1 do	do	Williams.
21 do	Mme Easton	1 chopine d'alcool	do	do
21 do	Mme Dougherty	1 bouteille de whisky	do	Sutherland
21 do	Mme Shepherd	1 bout. d'Oporto	do	do
21 do	Mme Gorrie	1 bout. de w. de seig.	do	do
21 do	P. O'Boyle	1 do	do	do
21 do	Mr Chisholm	1 do	do	do
21 do	Mr D. Robinson	1 do	do	do
21 do	Mr Hinton	1 do	do	do
21 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Lanagan	1 bout. de whisky	do	do
22 do	Mr Boon	1 do	do	Sutherland.
22 do	F. Smith	1 do	do	Buck & McCrimmon
22 do	Ed. Oliphant	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Giles	1 do	do	Urquhart.
22 do	Mr Scholefield	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr McCraney	½ douz. d'ale	do	Williams
22 do	Mr Bobbins	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
22 do	Mr Wyse	1 do	do	do
22 do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
22 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Sawyer	1 do	do	Williams.
22 do	J. Urquhart	1 do	do	Urquhart.
22 do	John Shaughnessy	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Wood	1 do	do	do
22 do	Mr. Walsh	1 do	do	do
22 do	P. Welsh	1 do	do	do
22 do	Mr Freeman	½ douz. d'ale	do	do
22 do	Mme Harkruff	1 bout. whisky	do	Williams.
22 do	Mr Boyd	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mr Fitzgeralds	1 do	do	do

B —Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
22 sept..	John Condour	½ bouteille de whisky	Médicinal	Dr Urquhart.
22 do	Mr Husband	1 bouteille de whisky.	do	Williams.
22 do	Sam Decker	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Weaver	1 do	do	Johnston.
22 do	Mr Leach	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mme Wass	1 do	do	Urquhart.
22 do	Thomas McDermott	1 do	do	Sutherland.
22 do	James Cavanagh	1 do	do	do
22 . do	James Steeven	1 do	do	Urquhart.
22 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mike Murphy	1 do	do	Urquhart.
22 do	Mr Featherstone	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Williams	1 do	do	do
22 do	Mme Culhane	1 do	do	do
22 do	Mr Freeman	½ douzaine d'ale	do	do
24 do	Mr Shaughnessy	1 bout. de whisky	do	Williams.
24 do	Mr Johnston	1 do	do	Urquhart.
24 do	Mme Shepherd	1 do	do	Sutherland.
24 do	Mme Johnston	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Johnston.
24 do	R. Tuck	1 do	do	Urquhart.
24 do	Mr Weaver	1 bout. de whisky	do	Williams.
24 do	J. Tuck	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
24 do	Mr Williams	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Geo. Scholefield	½ gallon do	do	do
24 do	Mr Bounsall	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mme Sawer	1 do	do	Williams.
24 do	H. Farr	1 do	do	Sutherland.
24 do	John Docherty	2 do	do	Urquhart.
24 do	Mr Decker	1 do	do	Sutherland.
24 do	Mr Middleton	1 do	do	Williams.
25 do	Mme Grant	1 bouteille d'ale	do	do
25 do	Mr Tait	1 bout. de whisky	do	do
25 do	Wm. Bounsall	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mr Clapham	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Costello	1 do	do	Williams.
25 do	John Slattery	1 do	do	Urquhart
25 do	Mr Wallace	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Mitchell	1 do	do	Williams.
25 do	Mr Boyd	1 do	do	do
25 do	Mr Pollard	1 douzaine d'ale	do	do
25 do	Mr Lanagan	1 bout. de whisky	do	do
25 do	Mr Farr	1 do	do	do
26 do	R. Chisholm	¼ douzaine d'ale	do	Urquhart.
26 do	Mr Hewitt	1 chop. de whisky	do	do
26 do	Mr Jas. Tuck	½ douzaine d'ale	do	Sutherland.
26 do	Mr O'Neil	1 bout. de whisky	do	do
26 do	Mr Ford	1 douzaine d'ale	do	Williams.
26 do	Col. Mitchell	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
26 do	H. Farr	1 do	do	do
26 do	Jos. Long	1 do	do	do
26 do	Mr Leach	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mme Coventry	1 do	do	Williams.
26 do	Mr Bounsall	1 do	do	do
26 do	Mr Slattery	½ gallon de whisky	do	Urquhart
26 do	Mme Mitchell	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
27 do	N. Rigg	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mme Gertie	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
27 do	Chas. McCraney	1 do	do	Urquhart.
27 do	Jno. Fluellon	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Thurston	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mme Elsworth	1 do	do	do
27 do	Mr Reynolds	1 do	do	do
27 do	Mme Hinton	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
27 sept.	Mr Urquhart	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart
27 do	Mr Farr	1 do	do	do
27 do	Mr Rutledge	1 bout. de genièvre	do	Williams.
27 do	Mme Morden	½ douzaine d'ale	do	do
27 do	Jno Docherty	1 bout. de seigle	do	Sutherland.
27 do	Mr Murphy	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mme Buzzard	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Chisholm	1 bouteille d'ale	do	Sutherland.
28 do	Col. Mitchell	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
28 do	Mme Maloney	1 do	do	Williams
28 do	Mr Lucas	1 do	do	Sutherland.
28 do	Mr Boyd	1 do	do	do
28 do	Mr Tizgard	1 do	do	do
28 do	M. Docherty	1 do	do	do
28 do	Mr Williams	1 do	do	do
28 do	T. Walsh	1 do	do	do
29 do	Mr Bates	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Sullivan	1 do	do	do
29 do	T. Reynolds	1 do	do	Urquhart.
29 do	Mr Keaith	1 do	do	Williams.
29 do	Mme Lewis	1 do	do	do
29 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Grant	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Buzard	1 do	do	do
29 do	W. Scholefield	1 do	do	Urquhart.
29 do	Mr Lucas	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Reynolds	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
29 do	Mr Mason	1 do	do	do
29 do	Mr Conover	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Long	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Blackwell	1 do	do	do
29 do	Bob Wise	1 do	do	Urquhart.
29 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
29 do	Mr Husband	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Ribble	1 do	do	do
29 do	Mme Garvie	1 do	do	do
29 do	T. O'Neal	1 do	do	Urquhart.
29 do	Mr Sanderson	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Shanley	1 do	do	Urquhart.
29 do	Mr Hewitt	1 do	do	do
29 do	Mme Culhane	1 do	do	do
29 do	Mr Patterson	1 do	do	do
29 do	Mr Blewer	1 do	do	Williams.
29 do	Mr Johnston	1 do	do	Urquhart.
29 do	J. S. Johnston	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Johnston.
29 do	Jas. Brady	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
1er oct.	Mr Tuck	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr Shanley	1 do	do	do
1er do	Joe Long	1 do	do	do
1er do	Mme Maloney	1 do	do	Williams.
1er do	T. Biggar	1 do	do	Urquhart.
1er do	Mr Soper	1 do	do	Sutherland.
1er do	Mme Summer	½ gallon de whisky	do	do
1er do	Geo. Fischer	1 bout. de whiskey	do	do
1er do	Mr Williams	1 do	do	do
1er do	Mr Walsh	1 do	do	do
2 do	Mr Pepper	1 do	do	Williams.
2 do	Mr Jones	⅝ douzaine d'ale	do	Urquhart.
2 do	Mr Freeman	1 bouteille d'ale	do	do
2 do	Mr Long	1 bout. de whiskey	do	Williams.
2 do	Mr Johnston	1 do	do	do
2 do	Mr Armstrong	1 do	do	Sutherland
2 do	Mme Bond	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
2 oct.	Mme Jones	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr. Williams
2 do	J. F. Orr	1 bouteille de vin	do	Sutherland.
2 do	Mr Williams	1 do de whisky	do	do
2 do	Mme Sheppard	1 do d'ale	do	do
2 do	Mme Garvie	1 do de whisky	do	do
3 do	Mr O'Shaughnessy	1 do	do	Urquhart.
3 do	R. Chisholm	½ douz. d'ale	do	do
3 do	Mr Shanley	1 bouteille de whisky	do	do
3 do	Mrs. Fitzgerald	1 do	do	Sutherland.
3 do	Mr Payne	1 do	do	do
3 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
3 do	Mme Lewis	1 do	do	do
3 do	Col Mitchell	1 do	do	Urquhart
3 do	Mr. Dougland	1 do	do	do
3 do	Geo Carpenter	1 do	do	do
3 do	A. Low	1 do	do	Sutherland.
3 do	Mme Grant	1 bouteille d'ale	do	Williams.
3 do	Robert Boulton	1 do de whisky	do	Urquhart.
4 do	Mr Hewett	1 do	do	do
4 do	Mme Lewes	1 do	do	Williams.
4 do	Mr. Freeman	1 do	do	do
4 do	Mme Maloney	1 do	do	do
4 do	Mr Boyd	1 do	do	Urquhart.
4 do	Mr Galbraith	1 do	do	do
4 do	Mme Kerr.	1 do	do	Sutherland.
4 do	Mr Murphy	1 do	do	Urquhart.
4 do	J. Stoke	1 do	do	Sutherland.
5 do	Mme McDougald	1 do	do	do
5 do	Mme Payne	1 do	do	do
5 do	John Askins	1 do	do	do
5 do	Col Mitchell	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mr Long	1 do	do	do
5 do	Geo. Hellary	1 do	do	Sutherland.
5 do	O. B Smith	1 do	do	do
5 do	Mr Hood	1 do	do	Urquhart.
5 do	Mlle Tuck	1 do	do	do
5 do	T. Evans	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland.
5 do	John Riggs	1 do de whisky	do	do
5 do	Thomas Dowdle	1 do	do	do
6 do	Mr McLaughlin	1 do	do	Urquhart.
6 do	Mr Reynolds	1 do	do	do
6 do	Mr Buzard.	1 do	do	do
6 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams.
6 do	Mr Brown	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
6 do	Mr Lawyer	1 bouteille do	do	Sutherland.
6 do	Mr Scholefield	1 do	do	Urquhart.
6 do	Mr Nordheime	1 do	do	do
6 do	Mr Connover	1 do	do	do
6 do	John Patterson	1 do	do	do
6 do	Mr McCraney	1 do	do	do
6 do	Gen. Grant	1 do	do	Williams.
6 do	Mr Blewer	1 do	do	do
6 do	Mr Chisholm	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr Mitchell	1 do	do	Urquhart.
6 do	Mr Hood	1 do	do	do
6 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr Badcock	1 do	do	do
6 do	Mr King	1 do	do	Urquhart.
6 do	John McDermott	1 do	do	do
6 do	F. Smith	1 do	do	McCrimmon.
6 do	Mr Riggs	1 do	do	Sutherland.
6 do	Mr Galbraith	1 do	do	do
6 do	Jas. Burns	1 do	do	Urquhart.
6 do	Mr Hall	1 do	do	Williams.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce de quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
6 oct.	Mr Hood	1 bouteille de whisky	Medicinal	Dr. Sutherland.
7 do	Mr Scholefield	1 do	do	do
7 do	Mr Ford	1 do	do	do
7 do	Thomas Hunton	1 bout. de genièvre	do	do
7 do	Mr Anderson	1 do de whisky	do	Williams.
7 do	Thomas Shaw	1 do	do	Sutherland.
7 do	Joe Long	1 do	do	Urquhart.
7 do	Mme Sheppard	2 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
7 do	Mr Johnston	1 bouteille de whisky	do	do
7 do	Dlle B. Chisholm	1 do	do	Williams.
7 do	Mr Brecken	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Wheeler	1 do	do	Williams.
9 do	Mr Armstrong	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mme Ellsworth	2 bouteilles d'ale	do	Urquhart.
9 do	Mme Decker	1 bouteille de whisky	do	do
9 do	Col Mitchell	1 do	do	Williams.
9 do	J. Docherty	1 do	do	Sutherland.
9 do	Mr Hart	1 do	do	do
9 do	Mr Robertson	1 do	do	Williams.
9 do	Mme Lordan	1 do	do	do
9 do	Mr Boulton	1 do	do	Urquhart.
9 do	Mr Son	1 do	do	Sutherland.
10 do	John Patterson	1 do	do	do
10 do	Mr Boak	1 do	do	do
10 do	John Birden	1 do	do	Williams.
10 do	Mr Wilkinson	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mr Hall	½ gallon de whisky	do	Williams.
10 do	Mr Long	½ do	do	do
10 do	K. Lewis	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
10 do	Mme Robertson	1 do	do	Sutherland.
10 do	John Shaughnessy	1 do	do	do
10 do	Mr Galbraith	1 do	do	do
10 do	John Doy	1 do	do	Urquhart.
10 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams.
11 do	Mr Inglehart	1 bouteille de whisky	do	Sutherland.
11 do	George Scholefield	2 bouteilles d'ale	do	do
11 do	Mr Lewis	1 bouteille de whisky	do	Williams.
11 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland.
11 do	T. Biggar	1 do	do	Urquhart.
11 do	A. Spiers	1 do	do	do
11 do	Col. Mitchell	1 do	do	Williams.
11 do	Mr P. Kelly	2 bouteilles d'ale	do	Sutherland.
11 do	Mr Riggs	½ gallon de whisky	do	do
11 do	John Docherty	1 bouteille de whisky	do	do
11 do	Mr Casey	1 do	do	do
12 do	Bob Tuck	1 do	do	Urquhart.
12 do	Mr McGrady	1 do	do	Williams.
12 do	Mr Reynolds	1 do	do	do
12 do	Geo. Morden	1 do	do	Sutherland.
12 do	Mr John Williams	1 do	do	do
12 do	Mr Wass	1 do	do	Urquhart.
12 do	Froe Low	1 do	do	Marshall.
12 do	Wm. Harkruff	1 do	do	Urquhart.
12 do	Mr McDougald	1 b. d'Op. et w. de sei.	do	Sutherland.
12 do	Mr Hunter	1 bouteille de whisky	do	Urquhart.
13 do	B. Johnston	1 do	do	do
13 do	Mme Sullivan	1 do	do	Williams.
13 do	Gen Grant	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mr Hughes	1 do	do	do
13 do	Mr Hood	1 do	do	Williams.
13 do	T. T Hams	1 do	do	Urquhart.
13 do	B. Johnston	1 do	do	do
13 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams
13 do	Mr Shanley	1 do	do	Urquhart.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
13 oct..	Mr Grant	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams.
13 do	Mr Hewett	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mr Armstrong	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr Blewer	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Freeman	1 do	do	Urquhart.
13 do	Jas. Brady	1 do	do	Sutherland.
13 do	W. Robertson	1 bt. de vin d'Oporto	do	do
13 do	Mr Conover	1 bout. de whisky	do	Williams.
13 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
13 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Hinton	1 do	do	do
13 do	Mr Decker	1 do	do	do
13 do	Mr Breden	1 do	do	do
13 do	Mr Pickering	1 do	do	Urquhart.
13 do	Mr Gibson	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Bently	1 do	do	Urquhart.
13 do	J. Slattery	1 do	do	do
13 do	D. Lucas	1 do	do	do
13 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
13 do	Mme Bray	1 bt. de vin d'Oporto	do	do
13 do	Mr Hatton	1 bout. de whisky	do	do
13 do	C. Snider	1 do	do	Sutherland.
13 do	Joe Long	1 do	do	do
13 do	Mr Hood	1 do	do	Williams.
13 do	Mr Boon	1 do	do	do
13 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
13 do	Mme Lee	1 chop. d'eau-de-vie.	do	do
13 do	Mr Malloney	1 bout. de whisky	do	do
13 do	Mme Scott	1 do de genièvre	do	Urquhart.
13 do	Mme Sawer	1 bout. de whisky	do	Williams.
13 do	B. Middelton	1 do	do	do
15 do	Mr O'Shaughnessy	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Shanley	1 do	do	do
15 do	Mr Henderson	1 do	do	do
15 do	Mr Flores	1 do	do	do
15 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
15 do	Mme Hester	1 do	do	do
15 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
15 do	Mr Gibson	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Evans	1 do	do	Sutherland.
15 do	Mr Bently	1 do	do	do
15 do	Mr Williamson	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Morse	1 do	do	do
15 do	Thomas Jones	1 do	do	do
15 do	John Robertson	1 do	do	do
15 do	Mr Gallie	1 do	do	Williams.
15 do	Mr Jones	1 do	do	Johnston.
15 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
15 do	T. Jones	1 do	do	Sutherland.
15 do	H Farr	1 do	do	do
15 do	Mme Malloney	1 do	do	do
15 do	W. Masses	1 do	do	Urquhart.
15 do	Mr Litchfield	1 do	do	do
15 do	Mr Bell	1 do	do	Sutherland.
16 do	P. Johnston	1 do	do	do
16 do	Mr Mason	1 do	do	do
16 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams.
16 do	Mr Malloney	1 do	do	do
16 do	Mme Covertry	1 do	do	do
16 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Farr	1 do	do	do
16 do	Joe Long	1 do	do	do
16 do	John Breden	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou occlésiastique.
1883.				
16 oct ..	J. Anderson	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
16 do	A. Galbraith	1 do	do	do
16 do	B. Leach	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr Gibson	1 do	do	Sutherland.
16 do	John Smith	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr Howick	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Farr	1 do	do	Williams.
16 do	John Moulton	1 do	do	Sutherland.
16 do	Mr Marshall	1 do	do	Urquhart.
16 do	Mr Laidlaw	1 do	do	do
17 do	W. Scholefield	1 do	do	Sutherland
17 do	John Smith	1 do	do	do
17 do	Mr McDermott	1 do	do	do
17 do	Mr Wheeler	1 do	do	Williams.
17 do	Mr Kenney	1 do	do	do
17 do	Mr Lewis	1 do	do	do
17 do	Mr Walsh	1 do	do	do
17 do	Bob Tuck	1 do	do	Urquhart.
17 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams.
17 do	Geo. Ward	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart.
17 do	Joe Long	1 do	do	Sutherland.
17 do	H. Doryland	1 do	do	Urquhart.
17 do	Mr Wilkson	1 do	do	Sutherland.
17 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams.
17 do	Mr Wales	1 do	do	Sutherland.
17 do	Mr Mitchell	1 do	do	do
17 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
17 do	Mr Gillaland	1 do	do	Williams.
17 do	J. Shaughnessy	1 do	do	do
17 do	James Burns	1 do	do	do
18 do	John Boyd	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Anderson	1 do	do	Williams.
18 do	John Williams	1 do	do	do
18 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
18 do	S. M. D. Scholefield	1 do	do	do
18 do	John Bredin	1 do	do	do
18 do	Mr McDougald	1 do	do	do
18 do	John Costello	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Malloney	1 do	do	Williams.
18 do	Mr McGrandy	1 do	do	do
18 do	Thomas Jones	1 do	do	Urquhart.
18 do	Mr Farr	1 do	do	do
18 do	Mr Henderson	1 do	do	do
18 do	Mr Walsh	1 do	do	Sutherland.
18 do	Mr Evans	1 do	do	do
18 do	John Shaughnessy	1 do	do	do
18 do	Mme Walsh	1 do	do	do
18 do	Mr Wallace	1 do	do	do
19 do	John Slattery	1 do	do	Urquhart.
19 do	Mr Smith	1 do	do	Williams.
19 do	Mr Lewis	1 do	do	do
19 do	Mr Hemphill	1 do	do	do
19 do	Mr McDermott	1 do	do	do
19 do	R. Tuck	1 do	do	Sutherland.
19 do	Mr Robertson	1 do	do	do
19 do	Mr Fan	1 do	do	do
19 do	Mr Hector	1 do	do	do
19 do	A. Wilkinson	1 do	do	do
19 do	Mr Woonans	1 do	do	do
19 do	T. Jones	1 do	do	do
20 do	Wm Freeman	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mme Bain	1 do	do	do
20 do	Mr Clapham	1 do	do	Sutherland.
20 do	John Mitchell	1 do	do	Johnston.

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
20 oct.	Geo. Taylor	1 bout de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
20 do	John Patterson	1 do	do	do
20 do	Mlle Tuck	1 do	do	Urquhart.
20 do	W. Scholefield	1 do	do	Sutherland.
20 do	J. Johnston	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Buzard.	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Stenson	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Hewett	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Grant	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Carry	1 do	do	Urquhart.
20 do	John Fitzgerald	1 do	do	do
20 do	Mr Malloney	1 do	do	Sutherland.
20 do	Mr Walton	1 do	do	do
20 do	Mr Blewer.	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Sullivan	1 do	do	do
20 do	Mr Husband	1 do	do	do
20 do	Mr Bates	1 do	do	do
20 do	Mr Mason	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Conover	1 do	do	Williams.
20 do	Mr Doryland	1 do	do	Urquhart.
20 do	Mr Henton	1 do	do	do
20 do	Mr Walton	1 do	do	Sutherland.
20 do	J. Askins	1 do	do	do
20 do	Yankee Smith	1 do	do	do
20 do	Mr Tumble	1 do	do	do
20 do	Mr Sargent	1 do	do	Urquhart.
20 do	Col Mitchell	1 do	do	do
20 do	B. Johnston	1 do	do	Sutherland.
20 do	F. Pollard	1 do	do	Urquhart.
20 do	M. Murphy	1 do	do	do
20 do	Mr Brook	1 do	do	do
20 do	John Walsh	1 do	do	Sutherland.
20 do	Jno. Wallace	1 do	do	do
20 do	S. Culhane	1 do	do	Urquhart.
22 do	A. Lewis	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Williams	1 do	do	do
22 do	W. Gibon	1 do	do	do
22 do	John Budin	1 do	do	do
22 do	Geo. Tizard	1 do	do	do
22 do	Thos. Truman	1 do	do	Urquhart.
22 do	John Costello	1 do	do	Sutherland.
22 do	Mr Henderson	1 do	do	Johnston.
22 do	Mr Weaver	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mr Johnston	1 do	do	Urquhart.
23 do	Geo. Lester	1 do	do	Johnston.
23 do	Mme Ribble	1 do	do	Urquhart.
23 do	C. Marlatt	1 bout. de vin blanc.	do	Sutherland.
23 do	Geo Powell	1 bout. de whisky.	do	do
23 do	Mr Wallace.	1 do	do	do
23 do	Mr Stenson	1 do	do	Williams.
23 do	Mme Shannaham	1 do	do	Urquhart.
23 do	Mme Pickering.	1 do	do	Sutherland.
23 do	Mme Morden	1 do	do	do
24 do	Mr Scholefield	1 do	do	Williams.
24 do	Mr Askins	1 do	do	Sutherland.
24 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams.
24 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
24 do	Mr Wood	1 do	do	Williams.
24 do	F. Smith	1 do	do	Sutherland.
24 do	Mrs. Gammer	1 do	do	do
24 do	W. Kibble	1 do	do	do
24 do	Mr Graham	1 do	do	do

30 c—4½

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
24 oct.	Mr McDougald	1 bout. d'Oporto et 1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
24 do	Mr Patterson	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mr Carpenter	1 do d'Oporto	do	do
24 do	Mr. Farr	1 bout. de whisky	do	do
24 do	J. Lewis	1 do	do	do
24 do	Mr Lanagan	1 do	do	Williams.
24 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
25 do	John Kelley	3 bouteilles d'ale	do	do
25 do	Mr Lewis	1 bout. de whisky	do	Williams.
25 do	Mr Owens	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Boak	1 do	do	Urquhart
25 do	Mr Hunton	1 do	do	do
25 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams.
25 do	Thomas Fox	1 do	do	Urquhart.
25 do	Thomas Pickering	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mme Ellsworth	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mr Patch	1 do	do	Williams.
25 do	Mr Farr	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
25 do	T. Jones	1 do	do	do
25 do	Mme White	1 bout. d'Oporto et 1 bouteille de whisky	do	McCrimmon.
25 do	Mme Dent	1 bout. de whisky	do	Sutherland.
25 do	John Walsh	1 do	do	Urquhart.
25 do	Mme Weaver	1 do	do	do
25 do	Mme G. B. Lewis	1 do	do	Sutherland.
25 do	Mme Grant	1 do	do	Williams
26 do	Mr Williams	1 douzaine d'ale	do	Sutherland.
26 do	Mr Breden	1 bout. de whisky	do	do
26 do	Samuel McDonald	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams.
26 do	Mr Conover	1 do	do	do
26 do	Mr Wallace	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr Henderson	1 do	do	Johnston.
26 do	George Morden	1 do	do	Sutherland.
26 do	B. Johnston	1 do	do	do
26 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart.
26 do	Mr Lewis	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr Wagner	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mr Spencer	1 bout. d'eau-de-vie	do	Sutherland.
27 do	Mr Smith	1 bout. de whisky	do	Urquhart.
27 do	James Docherty	1 do	do	Sutherland.
27 do	Thomas Jones	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mme Armstong	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Bell	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mme George Morden	1 do	do	do
27 do	Mme Crooks	½ douzaine d'ale	do	Williams.
27 do	Mr Heatly	1 bout. de whisky	do	do
27 do	W. Bently	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mr McDonald	1 do	do	do
27 do	Mr Scholefield	1 do	do	do
27 do	Mr Conover	1 do	do	do
27 do	Alex. Mason	1 do	do	do
27 do	Nick Decker	1 do	do	do
27 do	George Husband	1 do	do	do
27 do	Mme Fitzgerald	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Hewitt	1 do	do	Urquhart.
27 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams.
27 do	Mr O'Boyle	1 do	do	do
27 do	Mr McDermott	1 do	do	do
27 do	Mr Grant	1 do	do	do
27 do	J. Banny	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mr Harris	1 do	do	Williams.

B. Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
27 oct..	B. Johnston	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr. Sutherland.
27 do	Mr Coventry	1 do	do	Williams.
27 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland.
27 do	Mr Lane	1 do	do	Williams.
27 do	Mme Balmer	1 bouteille d'Oporto	do	do
27 do	Mr Scholefield	1 bout. de whisky	do	do
27 do	Mr Buzard	1 do	do	do
27 do	Mr Patterson	1 do	do	do
27 do	Mr Patterson	1 do	do	do
27 do	Mr Bates	1 do	do	do
27 do	Mr Davis	1 do	do	do
27 do	George Christie	1 do	do	Johnston
27 do	Mr Wyse	1 do	do	Williams
27 do	Mr Mulligan	1 do	do	do
27 do	B. M. Church	1 ch. de vin du pays	Religieux	J. Masterson
29 do	Mr Chisholm	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr. Williams
29 do	Mr Jackson	1 do	do	Sutherland
29 do	Mme Anderson	1 do	do	do
29 do	John Bredin	1 do	do	do
29 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
29 do	Nelson Belyea	1 do	do	Urquhart
29 do	Mr Boak	1 do	do	do
29 do	John Ford	1 do	do	do
29 do	Henry Albertson	1 do	do	do
29 do	James Fischer	1 do	do	do
29 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams
29 do	Mr Johnston	1 do	do	do
29 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland
30 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	Williams
30 do	Mr McGrady	1 do	do	do
30 do	Mr Buzard	1 do	do	do
30 do	Mr Skelly	1 do	do	do
30 do	Mme Bell	1 do	do	do
30 do	Mr Coventry	1 do	do	do
30 do	Mr Wood	1 do	do	do
30 do	Mme Bexell	1 do	do	do
30 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
30 do	Mme Mandeville	1 bout. de genièvre	do	Williams
30 do	Mr Lanagan	1 bout. de whisky	do	do
30 do	Mr Wilkinson	1 do	do	Sutherland
30 do	Mme Baud	1 chop. de whisky	do	Urquhart
30 do	Mme Hingston	1 bout. de whisky	do	do
30 do	Mr Reynolds	1 do	do	do
30 do	Mme Jones	1 do	do	do
30 do	Mr Litchford	1 do	do	Sutherland
30 do	Gen. Grant	1 do	do	Urquhart
31 do	Mme Clendenning	1 do	do	do
31 do	H. Floses	1 do	do	do
31 do	John Costello	1 do	do	Sutherland
31 do	John Askins	1 do	do	do
31 do	Wm. Gibson	1 do	do	do
31 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart
31 do	Mr Murphy	1 do	do	Sutherland
31 do	Mr Malloney	1 do	do	Williams
31 do	Mr Hinton	1 do	do	do
31 do	Mr Berden	1 do	do	do
31 do	John Shaughnessy	1 do	do	Sutherland
31 do	Mr Neil	1 do	do	do
31 do	Mr Richardson	1 do	do	Williams
31 do	Mr Patch	1 do	do	do
31 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
31 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
31 do	Mr Morrow	1 do	do	Urquhart
1er nov.	Mr Biggar	1 do	do	Sutherland

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
1 nov..	Mr Orme	1 bout. de whisky.	Médicinal	Dr Sutherland.
1 do	Wm. Coulton	1 do	do	Urquhart
1 do	B. Peckhard	1 do	do	do
1 do	Mr Tuck	1 do	do	do
1 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland
1 do	Mr Maude	13 bout. de whisky..	do	do
1 do	Mr Green	1 bout. de whisky...	do	do
1 do	Mr Landerson	1 do	do	Williams
1 do	Mr Douglass	1 do	do	Urquhart
2 do	Mme Lewis	1 douz. d'ale	do	Williams
2 do	Mr Chisholm	1 bout. de whisky.	do	Sutherland
2 do	Mr Docherty	1 do	do	do
2 do	George Scholefield	1 do	do	Urquhart
2 do	Mr Cottle	½ douzaine d'ale	do	do
2 do	Mr Coulton	1 bout. de whisky....	do	Sutherland
2 do	Mr McKay	1 do	do	do
2 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart
2 do	Mr Biggar	1 do	do	Johnston
3 do	Mr Freeman	1 do	do	Urquhart
3 do	Sam. Decker	1 do	do	do
3 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams
3 do	Mr Grant	1 do	do	do
3 do	Mr Ford	1 do	do	do
3 do	Mr Robbins	1 do	do	Sutherland
3 do	Mr S. Scholefield	1 do	do	do
3 do	Mr Bates	1 do	do	Williams
3 do	Mr Lewis	1 do	do	do
3 do	Mr Dent	1 do	do	Sutherland
3 do	J. Boon	1 do	do	Urquhart
3 do	Mr Dewbury	1 do	do	Sutherland
3 do	Geo. Husband	1 do	do	do
3 do	Mr Hewitt	1 do	do	Urquhart
3 do	Mr Fitzgerald	1 do	do	do
3 do	J. Bayard	1 do	do	do
3 do	Mr Anderson	1 do	do	Williams
3 do	Mr McDermott	1 do	do	do
3 do	Mr Bentley	1 do	do	Urquhart
3 do	J. Lyon	1 do	do	Sutherland
3 do	Dr Buck	1 do	do	Williams
3 do	Mr Bentley	1 do	do	do
3 do	Mr Galbraith	1 do	do	Sutherland
3 do	John Williams	1 do	do	do
3 do	Mme Grant	1 bouteille d'ale	do	Williams
3 do	Mr Lucas	1 do de whisky.	do	Sutherland
3 do	J. Mills	1 do d'eau-de-vie	do	Urquhart
3 do	John Stinson	1 bout. de whisky....	do	Sutherland
3 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams
3 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland
3 do	Sam. Decker	1 do	do	do
3 do	Mr Walsh	1 do	do	do
3 do	Mme Morden	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
3 do	O. S. Spencer	1 bout. de whisky de seigle et de porter.	do	do
3 do	Ben. Johnston	1 bout. de whisky....	do	do
5 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams
5 do	Mme Long	1 do	do	Sutherland
5 do	Mr Lawrence	1 do	do	do
5 do	Mr Henderson	1 do	do	do
5 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart
5 do	Mr Johnston	1 do	do	do
5 do	Mr Gallie	1 do	do	Williams
5 do	Jas. Buzard	1 do	do	Johnston
5 do	John Williams	1 do	do	Sutherland
5 do	Mr Copland	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
5 nov..	Mr McCraney	½ douzaine d'ale	Médicinal	Dr Urquhart
5 do	John Costello	1 bouteille de whisky	do	do
5 do	Mr Doyland	1 do	do	do
5 do	Mr Dent	1 do	do	Sutherland
5 do	Tom Jones	1 do	do	Urquhart
5 do	T. Roberts	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
5 do	Mr Walsh	1 bouteille de whisky	do	Williams
5 do	Mr Weaver	1 do	do	do
5 do	Mr Patch	1 do	do	do
5 do	Jas. Buzard	1 do	do	Sutherland
5 do	Mme Bell	1 douzaine d'ale	do	do
5 do	Mr Malloney	1 bout. de whisky	do	Williams
6 do	Mr Lewis	1 do	do	do
6 do	Mr Devlin	1 do	do	Sutherland
6 do	Col. Mitchell.	1 do	do	do
6 do	Mr Doyland	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
6 do	C. E. Wood	1 bout. de whisky	do	do
6 do	Ben. Tuck	1 do	do	do
6 do	Mme Reed	1 do	do	Buck et McCrimmon.
6 do	P. Slattery	1 pinte de whisky	do	Urquhart.
6 do	Mr McDougald	1 bouteillle de whisky de seigle et porter	do	Sutherland
6 do	Jas. Buzard	1 bout de whiskey	do	Urquhart
6 do	Jas. Docherty	1 do	do	Sutherland
6 do	Mme Bell	1 do	do	do
6 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams
7 do	Mr Ballon	1 do	do	Urquhart
7 do	Mr Biggs	1 do	do	Sutherland
7 do	A. Son	1 do	do	Urquhart
7 do	Wm. Scholifield	3 bouteilles d'ale	do	do
7 do	Mr Walsh	3 bout. de whisky	do	Williams
7 do	Mme Lee	1 do	do	Sutherland
7 do	B. Johnstone	1 do	do	do
7 do	H. Chisholm	1 do	do	do
7 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
7 do	Mme Lewis	1 do	do	Williams
7 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
7 do	John Stinson	½ gallon de whisky.	do	Sutherland
7 do	Mr Weaver	1 bout. de whisky	do	Williams
7 do	Mr Docherty	½ douz. d'ale	do	Sutherland
7 do	Mr Sheppard	1 do	do	do
7 do	James Cavanagh	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
7 do	Mr McDermott	1 bout. de whisky	do	do
7 do	Mr Hall	1 do	do	Williams
7 do	Mr Wilkinson	1 do	do	Urquhart
7 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
7 do	John Patterson	1 do	do	McCrimmon
7 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	Williams
7 do	Mr Laurance	1 bout. de whisky	do	do
7 do	Mr Henderson	1 do	do	Sutherland
7 do	Mme Payne	2 bouteilles d'ale	do	do
7 do	Mme Kirkruff	1 bout. de whisky	do	Williams
7 do	Dr. McCrimmon	1 do	do	McCrimmon
7 do	Mr Joyce	1 bout. d'eau-de-vie	do	Urquhart
7 do	Mr Williams	1 bout. de whisky	do	Sutherland
7 do	Mr Ben Tuck	1 do	do	do
9 do	Mr Freeman	1 do	do	Williams
9 do	Mr Walker	1 do	do	Sutherland
9 do	J. F. Wood	1 do	do	do
9 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams
9 do	Mme Reed	1 do	do	Urquhart
9 do	John Stinson	1 do	do	Sutherland
9 do	Mr Williams	1 do	do	do
9 do	Mr Costello	1 do	do	Williams

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
9 nov.	Mr Warden	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr. Sutherland
9 do	Captain Wilson	½ gallon de whisky	do	Urquhart
10 do	E. Oliphant	1 bout. de whisky	do	do
10 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams
10 do	Mr Hughes	1 do	do	Urquhart
10 do	Mr Lane	1 do	do	Williams
10 do	John Bacon	1 do	do	Urquhart
10 do	William Ribble	1 do	do	do
10 do	Mr Sawyer	1 do	do	Williams
10 do	Mr Lewis	1 do	do	do
10 do	J. Henton	1 do	do	Urquhart
10 do	Mme Bell	1 do	do	Sutherland
10 do	C. Wood	1 do	do	Urquhart
10 do	Mr Grant	1 do	do	Williams
10 do	Mr Bates	1 do	do	do
10 do	Mr Pickard	1 do	do	Urquhart
10 do	W. Coulton	1 do	do	do
10 do	William Hewett	1 do	do	do
10 do	A. Minchin	1 do	do	do
10 do	Mr Malloney	1 do	do	Williams
10 do	Samuel Decker	1 do	do	Sutherland
10 do	John Patterson	1 do	do	do
10 do	J. Devlin	1 do	do	do
10 do	Mr Lallie	1 do	do	Williams
10 do	Mr McDougald	1 do	do	Sutherland
10 do	Mr Williams	1 do	do	do
10 do	Mr McDermott	1 do	do	do
10 do	Mr Bently	1 do	do	Urquhart
10 do	Mr Landron	1 bout. de genièvre	do	Williams
10 do	William Gibson	1 bout. de whisky	do	Sutherland
10 do	Mr Pickering	1 do do	do	Urquhart
10 do	Mr Featherstone	½ gallon de whisky	do	do
10 do	Mr Freeman	1 bout. de whisky	do	do
10 do	Mme Culhane	1 do	do	Williams
10 do	Mme Garvie	1 do	do	do
10 do	Mme Coventry	1 do	do	do
12 do	Mr Johnston	1 do	do	do
12 do	T. Freeman	1 do	do	Urquhart
12 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams
12 do	H. Liddal	1 do	do	Sutherland
12 do	John Stinson	1 do	do	do
12 do	Mr Johnston	1 do	do	do
12 do	W. R. Griffiths	1 do	do	do
12 do	Mme Bell	1 do	do	do
12 do	Mme Kerkruff	1 do	do	Williams
12 do	Mr Leach	1 do	do	do
12 do	Mr Decker	1 do	do	do
12 do	Mr Sullivan	1 do	do	do
12 do	Mme Jones	1 do	do	do
12 do	Mr Costello	1 do	do	do
13 do	Mr McDermott	1 do	do	do
13 do	Mr McNeil	1 pinte de whisky	do	Drs. Buck et McCimmon
13 do	Mr Stinson	1 bout. de whisky	do	Dr. Sutherland
13 do	J Devlin	1 do	do	do
13 do	Mr Williams	1 do	do	do
13 do	W. H. Jones	1 do	do	do
13 do	Mme Kerkruff	1 do	do	Williams
13 do	Mr Lanagan	1 do	do	do
13 do	F. Reed	1 do	do	Urquhart
13 do	Mr O'Boyle	1 do	do	do
13 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
13 do	Mr Kevel	1 do	do	do
14 do	Mr Johnston	1 bout. de genièvre	do	Williams
14 do	Mr Lewis	2 bouteilles d'ale	do	Sutherland

A.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
14 nov..	Mme Garvie	2 bouteilles d'ale	Médicinal	Dr Williams
14 do	Mr Galbraith	1 bout. de whisky	do	Sutherland
14 do	John Docherty	½ douzaine d'ale	do	do
14 do	Mr Boulton	1 bout. de whisky	do	Urquhart
14 do	Mr Tobin	1 pinte de whisky	do	do
14 do	Mr Docherty	1 bout. de whisky	do	Williams
14 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
14 do	Mr Pettit	1 do	do	do
14 do	Mr Bailley	1 do	do	do
14 do	Mr White	1 do	do	Williams
14 do	Ellis Smith	1 douzaine d'ale	do	Sutherland
14 do	Tom Jones	1 bout. de whisky	do	do
14 do	T. T. Harris	1 do	do	do
14 do	Mr Lucas	1 do	do	do
14 do	Mr Bower	1 do	do	Urquhart
14 do	Mr VanFleet	1 do	do	do
15 do	Mme Maddigan	1 do	do	Williams
15 do	Mr McCready	1 do	do	do
15 do	Mr Boulton	1 do	do	do
15 do	W. Armstrong	1 do	do	Sutherland
15 do	Mr Wood	1 do	do	do
15 do	Mme Wales	2 douz. d'ale	do	do
15 do	John Docherty	1 bout. de whisky	do	do
15 do	Mr McDermott	1 chop. de	do	Urquhart
15 do	Mr Robinson	1 bout. de whisky	do	do
15 do	Mr Docherty	1 do	do	Williams
15 do	Mr Smith	1 do	do	Sutherland
16 do	Mr Laing	1 do	do	do
16 do	Mr McCraney	1 do	do	Urquhart
16 do	Mme Hester	1 pinte de whisky	do	Williams
16 do	Mr Docherty	1 bouteille de whisky	do	Sutherland
16 do	Mr Costello	1 do	do	Williams
16 do	Mme Morden	½ douzaine d'ale	do	do
16 do	Mr McDougald	1 bout. de whisky	do	do
16 do	Mr Doryland	1 do	do	do
16 do	Mr Dorland	1 do	do	Urquhart
16 do	Mr Berdice	1 do	do	Sutherland
16 do	Mr Pickard	1 do	do	Urquhart
16 do	Mr Pickering	1 do	do	do
16 do	Mr Pickard	1 do	do	do
16 do	C. Gibson	½ gallon de whisky	do	do
16 do	John Armstrong	1 bout. de whisky	do	do
16 do	Mr Dent	1 do	do	Sutherland
16 do	Mr Docherty	1 do	do	do
16 do	Mr Johnston	1 do	do	do
17 do	Mr Lucas	1 do	do	Williams
17 do	Mr Evans	1 do	do	do
17 do	Mr Hams	1 do	do	do
17 do	Mme Grant	2 bout. d'ale	do	do
17 do	Mr Harmon	1 bout. de whisky	do	do
17 do	Mr McDermott	1 do	do	do
17 do	J. Lane	1 do	do	do
17 do	Mr Lyons	1 do	do	do
17 do	Mr Hellmer	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
17 do	Mr Maloney	1 bout. de whisky	do	do
17 do	Mr Doyland	1 do	do	Urquhart
17 do	Mr Doyle	1 do	do	do
17 do	Mr Ribble	1 bout. de genièvre	do	do
17 do	Mr Tuck	1 bout. de whisky	do	Sutherland
17 do	Ben. Johnston	1 do	do	do
17 do	Mr Williams	1 do	do	do
17 do	John McNeil	1 do	do	Buck.
17 do	John Fitzgerald	1 do	do	Sutherland
17 do	Geo. Clapham	2 bout. de whisky	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
17 nov..	John Patterson	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
17 do	Mme Payne	½ douz. d'ale	do	do
17 do	Mr Wales	1 bout. de whisky	do	do
17 do	Mr McDougald	1 bout. de ch, seigle et vin indigène	do	do
17 do	Mr Robertson	1 bout. de whisky	do	do
17 do	R. Hanna	1 bout d'eau-de-vie.	do	Urquhart
17 do	Mme Hinton	1 bout. de whisky	do	do
17 do	Mr Casey	1 do	do	do
17 do	John Devlin	1 do	do	do
17 do	Mr Coulton	1 do	do	do
17 do	Mr Reed	1 do	do	do
17 do	Mr Shanley	1 do	do	do
17 do	Mr Hewitt	1 do	do	do
17 do	Mr Bates	1 do	do	Williams
17 do	Mr Blecore	1 do	do	do
17 do	Mr Hasband	1 do	do	do
17 do	John Bredin	1 do	do	Sutherland
19 do	Archer Munson	1 do	do	do
19 do	Mr McDermott	1 do	do	Williams
19 do	A. Delmore	1 do	do	Sutherland
19 do	Mr Walsh	1 do	do	Williams
19 do	Mme Coventry	1 do	do	do
19 do	Mme Loring	1 do	do	Sutherland
19 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
19 do	Mr Shanley	½ douz. d'ale	do	Williams
19 do	Mr Cillers	1 bout. de whisky	do	do
19 do	Mr Costello	1 do	do	do
19 do	Mr McDougald	1 do et vin.	do	Sutherland
19 do	B. Tait	1 do	do	Urquhart
19 do	Mr Slack	1 chop. de whisky	do	do
19 do	John Slattery	1 bout de whisky	do	Sutherland
19 do	John Ford	1 do	do	do
19 do	Mme Bell	1 do	do	do
20 do	Mr Neil	1 do	do	do
20 do	B. Tuck	1 do	do	do
20 do	John Williams	1 do	do	do
20 do	Mr Sullivan	1 do	do	Williams
20 do	Mr Clark	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
20 do	Mr Faloon	1 bout. de whisky	do	do
20 do	Mr Staley	1 do	do	do
20 do	Mme Johnston	1 do	do	Johnston
20 do	Wm. Freeman	1 do	do	Urquhart
20 do	J. Armstrong	1 do	do	do
20 do	Mr Boulton	1 do	do	do
21 do	Mme Lewis	1 do	do	Williams
21 do	Mr O'Boyle	1 do	do	do
21 do	Mme Fitzgerald	1 do	do	do
21 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
21 do	Mr Shaw	1 do	do	do
21 do	P. Johnston	1 do	do	Sutherland
21 do	Mr Lee	1 do	do	do
21 do	J. W. Bredin	1 do	do	Sutherland
21 do	Mr Williams	1 do	do	do
21 do	Mr Regan	1 do	do	Johnston
21 do	Mme Mason	1 do	do	Urquhart
21 do	Mlle Tuck	1 do	do	do
22 do	B. Dougland	1 do	do	do
22 do	Mr Warden	1 do	do	do
22 do	Ben. Johnston	1 do	do	do
22 do	Mr Huston	1 do	do	Williams
22 do	Mme Grant	2 bouteilles	do	do
22 do	Mr Lewis	1 bout de whisky	do	do
22 do	Mr Johnston	1 do	do	do

B—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
22 nov.	L. B. Lewis	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams
22 do	John Smith	1 do	do	Buck et McCrimmon.
22 do	Mr Warden	1 do	do	Sutherland
22 do	Mr Davis	1 do	do	do
22 do	Mr Johnston	1 do	do	do
22 do	C. E Wood	1 do	do	do
22 do	M. Dunn	1 do	do	do
23 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams
23 do	C. E. Wood	1 do	do	Urquhart
23 do	Mme Scott	1 do	do	do
23 do	Mme Maloney	1 do	do	Williams
23 do	Mr Cline	1 do	do	do
23 do	Mr Lyons	1 do	do	do
23 do	J. Pickering	1 do	do	Urquhart
23 do	Mme Maddigan	1 chopine de whisky	do	Williams
23 do	Mr Williams	1 bout. de whisky	do	Sutherland
23 do	Robert Hull	1 do	do	do
23 do	Mme Douglass	1 do	do	Urquhart
23 do	John Riggs	1 do	do	Sutherland
23 do	J. Boon	1 do	do	Urquhart
24 do	Mr Ribble	1 bout. de genièvre	do	Sutherland
24 do	Tom Freeman	1 bout. de whisky	do	do
24 do	B. Johnston	1 do	do	do
24 do	Wm. Leach	1 do	do	do
24 do	Mr Hewitt	1 do	do	Urquhart
24 do	J. Brown	1 do	do	do
24 do	J. Day	1 do	do	do
24 do	Mr Bates	1 do	do	Williams
24 do	Mr Scholefield	2 bouteilles d'ale	do	do
24 do	Mr Shaughnessy	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mr Grant	2 bouteilles d'ale	do	do
24 do	Mr Lewis	1 bout. de whisky	do	do
24 do	A. Galbrathe	1 do	do	Sutherland
24 do	John Patterson	1 do	do	do
24 do	John Walsh	1 chop. de genièvre	do	do
24 do	Mr Ward	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
24 do	Mr McDougald	1 bt. d'Op., 1 de vin blanc et 1 w. de seig.	do	do
24 do	Mr Riggs	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mr Williams	1 do	do	do
24 do	Mr Smith	1 do	do	do
24 do	Sam. Decker	1 do	do	do
24 do	Mme Bell	1 do	do	do
24 do	Mr Costello	1 do	do	Williams
24 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
24 do	Mr Andrew	1 do	do	do
24 do	Col. Mitchell	1 do	do	Urquhart
24 do	Mr Halton	1 do	do	do
24 do	Mr Smith	1 do	do	do
24 do	Mr Shea	1 do	do	do
24 do	Mr McDougald	1 do	do	do
24 do	Mr Jackes	1 do	do	Johnston
27 do	Wm. Scholefield	1 bouteille d'ale	do	Sutherland
27 do	Mme Kerkniff	1 bout. de whisky	do	do
27 do	Mme Costello	1 do	do	do
27 do	Mr Wales	1 do	do	do
27 do	Mr John Yuller	1 do	do	do
27 do	Mr Busby	2 bouteilles d'ale	do	do
27 do	John McLean	1 do	do	do
27 do	Colin Smith	1 bout. de whisky	do	do
27 do	Sam. Wyse	1 do	do	do
27 do	John Bredin	1 do	do	do
27 do	Mme Lee	1 do	do	do
27 do	Mr Williams	1 do	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
27 nov.	Mr Freeman	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams
27 do	Mr Chisholm	1 do	do	do
27 do	Mr Hughes	1 do	do	do
27 do	Mr Conover	1 gallon de whisky	do	do
27 do	Mr Malloney	1 bout. de whisky	do	do
27 do	Mr Conover	1 do	do	Urquhart
27 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
27 do	Mr Tobin	1 do	do	do
27 do	Thomas Jones	1 do	do	do
28 do	Mr Freeman	1 do	do	do
28 do	J. Armstrong	1 do	do	do
28 do	C. Wood	1 do	do	do
28 do	Mme Hall	1 do	do	do
28 do	Mr Robert	1 do	do	do
28 do	Mr Tailby	1 do	do	do
28 do	Col. Patton	1 do	do	do
28 do	John Pickering	1 do	do	do
28 do	Mr Evans	1 do	do	Sutherland
28 do	Mrs Wilson	2 bouteilles d'ale	do	do
28 do	B. Johnston	2 do whisky	do	do
28 do	Mme Boyd	2 bouteilles d'ale	do	do
29 do	Mme Grant	2 do	do	Williams
29 do	Mme Garvie	2 do	do	do
29 do	Mme Coventry	2 do	do	do
29 do	Mr Williams	2 do	do	do
29 do	Mr Johnston	2 do	do	do
29 do	do	2 do	do	Sutherland
29 do	Mr Tuck	2 do	do	do
29 do	John Walsh	2 do	do	do
29 do	Mr Black	1 do	do	
29 do	Wm. Wheeler	1 bout. de whisky	do	do
29 do	C. Perr	1 do	do	do
29 do	Mr Watson	1 do	do	do
30 do	Mr Bird	1 do	do	Urquhart
30 do	John Malloney	1 do	do	do
30 do	Mme Bell	1 do	do	Sutherland
30 do	Mme Garvie	1 do	do	do
1 dec.	Ben Tuck	1 do	do	do
1 do	Mr Dennison	1 do	do	do
1 do	J. Lane	1 do	do	do
1 do	A. Wilson	1 do	do	do
1 do	Mr Edwards	1 do	do	do
1 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
1 do	Mr Doryland	1 do	do	do
1 do	D. Pickett	1 do	do	do
1 do	C. Brown	1 do	do	do
1 do	Geo. Scholefield	1 do	do	do
1 do	Mr Bently	1 do	do	do
1 do	T. Freeman	1 do	do	do
1 do	John Askins	1 do	do	do
1 do	Mr Lee	1 do	do	do
1 do	John Bredin	1 do	do	do
1 do	Mr Simmons	1 do	do	do
1 do	Mr Costello	1 do	do	do
1 do	Mr Hinton	1 do	do	do
1 do	Mme Martin	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
1 do	Mr Patterson	1 bout. de whisky	do	Willlams
1 do	Mr Gable	1 do	do	do
1 do	Mme Grant	3 bouteilles d'ale	do	do
1 do	Mr Wise	1 do	do	do
1 do	Mr Ribble	1 do	do	do
1 do	Mme Sandson	1 do	do	do
1 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
1 do	Mr Bates	1 do	do	do

B —Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
1er déc.	Mr Johnston	1 bouteille d'ale	Médicinal	Dr Williams.
do	Mr McDermott	1 do	do	do
do	Mme Maloney	1 do	do	do
do	John Pickering	½ gallon d'ale	do	Urquhart
do	Mr Nordheime	1 bout. d'ale.	do	do
do	Mr Dewbury	1 bout. de whisky	do	do
do	Mr Hewitt	1 do	do	do
do	P. Culhane	1 do	do	do
do	Mr Fallon	1 do	do	do
do	Mr O'Shaughnessy	1 do	do	do
3 do	Mr Lewis	1 do	do	Williams
3 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
3 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
3 do	C. Ross	1 do	do	do
3 do	Susan Tuck	1 do	do	Urquhart
3 do	Mme Long.	1 do	do	do
3 do	Col Mitchell	1 do	do	do
3 do	C. E. Wood	1 do	do	do
4 do	Mr Inglehart	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
4 do	Mr Reid	1 bout. de whisky	do	do
4 do	Mr Weaver	1 do	do	do
4 do	Edward Oliphant	1 do	do	do
4 do	Mr Askins	1 do	do	Sutherland
4 do	Mr Williams	1 do	do	do
4 do	John Patterson	1 do	do	do
4 do	John Costello	1 do	do	do
4 do	B. Johnston	1 do	do	do
4 do	John Bredin	1 do	do	do
4 do	Mr Coventry	1 do	do	do
4 do	Mme Felton.	1 do	do	Williams
4 do	Mr Armstrong	1 do	do	do
4 do	Mme Garvie.	1 do	do	do
4 do	Mr Smith	2 bouteilles d'ale	do	do
4 do	Mr Freeman	1 bout. de whisky	do	do
4 do	Mr Chisholm	1 do	do	do
5 do	Mr Upham	1 do	do	do
5 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	do
5 do	Mr McLiffin	1 bout de whisky	do	Sutherland
5 do	Cap. Williams	1 do	do	do
5 do	J. Boon	1 do	do	do
5 do	Mr Williams	1 do	do	do
5 do	Mr Ford	1 do	do	do
5 do	Mme Boyd	½ douz. d'ale	do	do
5 do	Mr Reynolds	1 bouteille de whisky	do	Urquhart
5 do	Mr Lyman	1 chop. de rhum	do	do
5 do	Mr Nordheime	1 bout. de whisky.	do	do
6 do	Mme Cornwall	1 do	do	do
6 do	T. Pepper	1 do	do	do
6 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
6 do	Mr Fitzgerald	1 do	do	Sutherland
6 do	Mme Anderson	1 do	do	do
6 do	George Husband	1 do	do	do
6 do	P. Kelly	1 do	do	do
6 do	B. Tuck	1 do	do	do
6 do	William Simmons	1 do	do	do
6 do	Mr Fitzgerald	1 do	do	do
7 do	Mme Coventry	1 do	do	do
7 do	Mr Bell	1 do	do	do
7 do	Mr Wood	1 do	do	Williams
7 do	Mr Lanagan	1 do	do	do
7 do	Mr Weaver	1 do	do	do
7 do	Mr Prentice	1 do	do	do
7 do	Mme Pickering	1 do	do	Urquhart
7 do	Mr Freeman	1 do	do	do

B.- Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
7 déc.	Mr Brown	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart
7 do	Mr Finlayson	1 do	do	do
8 do	B Wise	1 do	do	do
8 do	General Grant	1 do	do	do
8 do	Mr O'Neal	1 do	do	do
8 do	Mr Gibson	1 do	do	do
8 do	Mr Dent	2 bouteilles d'ale	do	do
8 do	Mme Mulholland	1 bout. de whisky	do	do
8 do	Mme Leach	1 do	do	do
8 do	J. Orr	1 do	do	do
8 do	Thomas Ballon	1 do	do	do
8 do	Mr Boak	1 do	do	do
8 do	Mme Smith	1 do	do	Sutherland
8 do	Samuel Decker	1 do	do	do
8 do	Mme Tallon	1 do	do	do
8 do	Geo Scholefield	1 do	do	do
8 do	John Costello	1 do	do	do
8 do	Mme Garvie	1 do	do	do
8 do	C. Wood	1 do	do	do
8 do	N. Bently	1 do	do	do
8 do	J. Hinton	1 do	do	do
8 do	Mme Lavoie	1 do	do	do
8 do	Mr Harris	1 do	do	do
8 do	Mr Ward	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
8 do	Mr Scholefield	2 bout. de whisky	do	do
8 do	Mr Duffy	1 bout. de whisky	do	do
8 do	T. Ribble	1 do	do	do
8 do	R. Hilliard	1 do	do	do
8 do	B. Jones	1 do	do	do
8 do	T. Freeman	1 do	do	do
8 do	Mme Holliday	1 do	do	Drs Buck et McCrimmon
8 do	Mr Lanagan	1 do	do	Dr Williams
8 do	Mr Tizard	1 do	do	do
8 do	Mr Patterson	1 do	do	do
8 do	Mr Galler	1 do	do	do
8 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
8 do	Mr Bates	1 do	do	do
8 do	Mme Kirkruff	1 do	do	do
8 do	Mr Coventry	1 do	do	do
9 do	Wm. Leach	1 do	do	Sutherland
9 do	C. Bredin	1 do	do	do
9 do	Mr McDougald	1 bt. d'Op. et w. seigle	do	do
9 do	L. B. Clapham	1 bout. de whisky	do	do
9 do	W. Hewitt	1 do	do	do
9 do	Mr Farr	1 do	do	do
9 do	B. Johnston	1 do	do	do
9 do	Mr Wales	1 do	do	do
9 do	John Redmond	1 do	do	Urquhart
9 do	Mr Buzard	1 do	do	do
9 do	Mme Ford	1 do	do	do
10 do	Mme Balloon	1 do	do	do
10 do	Geo Hilliary	½ gallon de whisky	do	do
10 do	J. Buzard	1 bout. de whisky	do	do
10 do	Mr Wheeler	1 do	do	Drs Buck et McCrimmon
10 do	Sam. Decker	1 do	do	Dr Sutherland
10 do	Mr Howes	1 do	do	do
10 do	P. O'Byle	1 do	do	do
10 do	Mr Wood	1 do	do	do
12 do	Mr Williams	1 do	do	do
12 do	John Patterson	1 do	do	do
12 do	T. McDermott	1 do	do	do
12 do	Mr Williams	1 do	do	do
12 do	Mme Bell	1 do	do	do
12 do	Mr Farr	1 do	do	Williams

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
12 déc.	Mme Bond	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams
12 do	Mme Coventry	1 do	do	do
12 do	Mr Gililand	1 bout. de genièvre	do	do
12 do	Mme Maloney	1 bout. de whisky	do	do
12 do	H Farr	1 do	do	Sutherland
12 do	Jess Hinton	1 do	do	Urquhart
12 do	J. Bird	1 do	do	do
12 do	Mme Lanagan	1 do	do	do
13 do	Mr Tuck	1 do	do	do
13 do	Mme Cornwall	1 b. d'Op. et w. de s.	do	do
13 do	John Smith	1 bout. de whisky	do	do
13 do	John Boyd	1 do	do	do
13 do	Mr McIntyre	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland
13 do	Mr Fan	1 bout. de whisky	do	do
13 do	Mr Doyland	1 do	do	do
13 do	T. Biggar	1 do	do	do
13 do	Mr McKay	1 do	do	do
13 do	Capit. Andrew	1 do	do	do
13 do	W. B. Chisholm	1 do	do	do
13 do	B. Johnston	1 bout de ch., whisky, eau-de-vie et s	do	do
13 do	R K. Chisholm	1 bout. de vin blanc.	do	do
13 do	Mr Laitton	1 bout. de whisky	do	do
13 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams
13 do	Mr Johnston	1 do	do	do
13 do	Mr Ford	1 do	do	do
13 do	Mr Lewis	1 do	do	do
14 do	Jas. Grant	1 do	do	do
14 do	Mr Tizard	1 do	do	Sutherland
14 do	Mr Garvie	1 do	do	do
14 do	Mr Johnston	1 do	do	Williams
14 do	Mr Ford	1 do	do	do
14 do	Mr Lewis	1 do	do	do
14 do	Mr Weaver	1 do	do	do
14 do	Mr Farr	1 do	do	do
14 do	Mme Feloon	1 do	do	do
14 do	Mr Costello	1 do	do	do
14 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
14 do	Mr Crump	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart
15 do	Mr Dent	1 bout. de whisky	do	do
15 do	Mr Hempfield	1 do	do	do
15 do	Mr Hughes	1 do	do	do
15 do	Mr Nordheime	1 do	do	do
15 do	Mr Sheeme	1 do	do	do
15 do	Mr Shea	1 do	do	do
15 do	John Garvie	1 do	do	do
15 do	Col. Mitchell	1 do	do	Sutherland
15 do	Thos Jones	1 do	do	do
15 do	Mr Williams	1 do	do	do
15 do	Mr Harwood	1 do	do	do
15 do	T. T. Harris	1 do	do	do
15 do	J. Walsh	1 do	do	do
15 do	Mme Biggs	1 do	do	do
15 do	Sam Decker	1 do	do	do
15 do	Geo. Scholefield	1 do	do	do
15 do	Geo. Morden	1 do	do	do
15 do	T. Freeman	1 do	do	do
15 do	W Ribble	1 bout. de genièvre	do	do
15 do	R. Wyse	1 do de whisky	do	do
15 do	B. Williams	1 do	do	do
15 do	Mr Bates	1 do	do	Williams
15 do	Mme Grant	2 do d'ale.	do	do
15 do	Mme Sandson	1 bout. de whisky	do	do
15 do	Mr Blewer	1 do d'eau-de-vie.	do	do

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
15 déc.	Mr Kirkruff	1 bouteille de whisky	Médicinal	Dr Williams
15 do	Mr Johnston	1 do	do	do
15 do	Mr Blewer	1 do	do	do
15 do	Mr Jones	1 do	do	do
15 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
16 do	Mr Blewer	1 do	do	do
16 do	Mr Gallie	1 do	do	do
16 do	W. Wheeler	1 chop. d'eau-de-vie	do	Sutherland
16 do	P. FitzGerald	1 bouteille de whisky	do	do
16 do	Mr Williams	1 do	do	do
16 do	Mlle A. Williams	1 bout. de genièvre	do	do
16 do	Mlle Rose	1 bouteille de whisky	do	Johnston
16 do	R. Burton	1 do	do	Urquhart
16 do	Mr Shaughnessy	1 do	do	do
16 do	R. Leach	1 do	do	do
16 do	Mme Pickering	1 do	do	do
16 do	Mr Patterson	1 do	do	do
17 do	W. Scholefield	1 do	do	Sutherland
17 do	J. Henton	1 do	do	do
17 do	Mr Williams	1 do	do	do
17 do	Mme LeBarr	1 do	do	do
17 do	O. S. Spencer	1 do	do	do
17 do	Mr Rorke	1 do	do	do
17 do	Mme Garvie	1 do	do	Williams
17 do	Mme Culhane	1 do	do	do
17 do	Mme Doyle	1 do	do	do
17 do	Mme Armstrong	1 do	do	Urquhart
17 do	Mr O'Hara	1 do	do	do
17 do	Mr Henderson	1 do	do	do
18 do	John Costello	1 do	do	do
18 do	Ed. Sanderson	1 do	do	do
18 do	Mr Hewitt	1 do	do	do
18 do	Mme Kirkruff	1 do	do	do
18 do	Mr Featherson	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Williams
18 do	Mme Anderson	1 bouteille de whisky	do	do
19 do	John Walsh	1 do	do	Sutherland
19 do	Colin Smith	1 do	do	do
19 do	Mr Dean	1 do	do	do
19 do	Mr Henderson	1 do	do	do
19 do	Bert Chisholm	1 bout. de vin blanc et 1 b. d'eau-de-vie	do	do
21 do	Geo. Tizard	1 bouteille de whisky	do	do
21 do	Mr Williams	1 do	do	do
21 do	R. D. Kenney	1 do	do	do
21 do	Geo. Morden	1 do	do	do
21 do	Mr Ellis	1 gallon de whisky	do	do
21 do	Mr Urquhart	1 bout. de whisky	do	do
21 do	Mr Sargent	1 gallon de whisky	do	do
21 do	Col. Mitchell	1 bouteille de whisky	do	do
21 do	Mr Curran	1 do	do	do
21 do	Mr Hull	1 do	do	do
21 do	Mr Garvie	1 bouteille de whisky et 2 bout d'ale	do	Williams
21 do	Mme D. Harris	1 bouteille de whisky	do	Johnston
21 do	Mr Mason	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Sutherland
22 do	H. Chisholm	1 bout. de whisky	do	do
22 do	R. Wyse	1 do	do	Urquhart
22 do	Mr Sullivan	1 do	do	Williams
22 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
22 do	Mr Scholefield	1 do	do	do
22 do	Mme Grant	2 bouteilles d'ale	do	do
22 do	Mr Lain	½ gallon de whisky	do	do
22 do	Mr Horse	1 bout d'eau-de-vie	do	Marshall
22 do	R. Johnston	1 bouteille de whisky	do	Sutherland

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
22 déc.	Mr Hewitt	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Sutherland.
22 do	L. Decker	1 do	do	Williams.
22 do	Mr Williams	1 do	do	Sutherland
22 do	John Patterson	1 do	do	do
22 do	Mr Wallace	1 do	do	do
22 do	Mme O'Neal	1 do	do	Urquhart
22 do	Mr Sanderson	1 do	do	Williams
22 do	Mr Ribble	1 do	do	Urquhart
22 do	Mr O'Boyle	½ gallon de whisky	do	Williams
22 do	Mr Slattery	1 bout. de whisky	do	do
22 do	Mr Lee	1 do do	do	do
22 do	Mr Johnston	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Sutherland
22 do	D. Briggs	1 bouteille de whisky	do	Urquhart
22 do	D. L. Spencer	½ douz. d'ale	do	Sutherland
22 do	Mr Masson	1 bout. de whisky	do	Williams
22 do	C. Dennison	1 do	do	Urquhart
22 do	P. O'Boyle	1 do	do	Williams
22 do	L. B. Lewis	1 do	do	do
22 do	Mr Prentice	1 do	do	do
22 do	John Milliman	1 do	do	Urquhart
22 do	Geo. Carpenter	1 do	do	do
22 do	N. Bently	1 do	do	Sutherland
22 do	Mr McKay	1 do	do	do
22 do	Mr Carter	1 do	do	Williams
22 do	H. Mason	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Urquhart
22 do	Mr Henderson	1 bout. de whisky	do	Sutherland
22 do	John Gaffie	1 do	do	do
24 do	G. Murphy	1 do	do	do
24 do	D. Chisholm	1 do	do	do
24 do	John Walsh	1 do	do	do
24 do	T. Howarth	1 do	do	do
24 do	Mr Williams	1 do	do	do
24 do	R. Johnston	1 do	do	do
24 do	W. Kirkruff	1 do	do	do
24 do	Mme Wallace	1 do	do	do
24 do	N. Bently	1 do	do	do
24 do	Mr Upham	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
24 do	W. Gibson	1 bout. de whisky	do	do
24 do	T. Ribble	1 do	do	do
24 do	Mr Ford	1 do	do	do
24 do	Mr Williams	1 do	do	do
24 do	Mr Spencer	1 do	do	do
24 do	Mr Williams	1 do	do	do
24 do	Mr Pickering	1 do	do	Urquhart.
24 do	Mr Wiss	1 do	do	do
24 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
24 do	Mr Long	1 do	do	do
24 do	Mr Smith	1 do	do	do
24 do	Mr Gibby	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
24 do	Mr Farrel	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mr Briggs	1 do	do	do
24 do	Mme Gordon	1 pinte de whisky	do	do
24 do	Mr Ryan	1 bouteille de whisky	do	do
24 do	B. Tuck	1 bout. de vin	do	do
24 do	J. Burns	1 bout. de whisky	do	do
24 do	Mr Dent	1 do	do	do
24 do	Mr L. Curtis	1 do	do	do
24 do	Gen. Grant	1 do	do	do
24 do	Mr Sossard	1 do	do	do
24 do	Mr Burns	1 do	do	do
24 do	Mme Tobin	1 do	do	do
24 do	James Cunningham	1 do	do	do
24 do	Mr Johnston	1 bout. de genièvre	do	do
24 do	Mr Balcom	1 bouteille de whisky	do	do

B. Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
24 déc.	R. Tait	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Urquhart
24 do	Mr Freeman	1 do	do	do
24 do	T. Reynolds	1 do	do	do
24 do	Mr Anderson	1 do	do	Williams.
24 do	Mr Son	1 do	do	do
24 do	Mr Hall	1 do	do	do
24 do	Dlle Ryan	1 do	do	do
24 do	Mm Malloney	1 do	do	do
24 do	Mr Walsh	1 do	do	do
24 do	Mr Coventry	1 do	do	do
24 do	Mr Chalk	1 do	do	do
24 do	Mr Brown	1 do	do	do
26 do	Mme Lawson	1 do	do	do
26 do	Mr Hood	1 bouteille de rhum	do	do
26 do	Mme Anderson	1 bout. de whisky	do	do
26 do	Blanch Johnston	1 do	do	Sutherland.
26 do	Mr Farr	1 do	do	do
26 do	Mr Williams	1 do	do	do
26 do	Mr Peer	1 do	do	do
26 do	Mr LeBarr	1 do	do	do
26 do	Tom Jones	1 do	do	Urquhart.
26 do	John Armstrong	1 do	do	do
26 do	David Lucas	1 do	do	do
27 do	Col. Mitchell	1 do	do	do
27 do	Mr Clements	1 do	do	do
27 do	Mr Sable	1 do	do	do
27 do	James Cunningham	1 do	do	Sutherland.
27 do	George Pearce	1 do	do	do
27 do	Samuel Decker	1 do	do	do
27 do	Edgar Bray	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
27 do	Mr Williams	1 bout. de whisky	do	do
27 do	Mr Loughlin	1 do	do	do
27 do	Mr Hood	1 do	do	do
27 do	Mme Grant	2 bout. d'ale	do	Williams.
27 do	Mr Baloon	1 bouteille de whisky	do	do
27 do	Mme Sandson	1 do	do	do
27 do	Mme Garvie	1 do	do	do
29 do	Mr Malloney	1 do	do	do
29 do	Mr McGradey	1 do	do	do
29 do	Mr Scholefield	1 do	do	do
29 do	Mr Lanagan	1 do	do	do
29 do	Mr Bently	1 do	do	do
29 do	Mr Blewer	1 do	do	do
29 do	Mr Mitchell	1 do	do	do
29 do	Mr Martin	1 do	do	do
29 do	Mr Regan	1 do	do	do
29 do	Mr Kearn	1 do	do	do
29 do	Mr Hood	1 do	do	do
29 do	John Patterson	1 do	do	Sutherland
29 do	W. Hood	1 do	do	do
29 do	Sam. McGiffin	4 bouteilles d'ale	do	do
29 do	W. Letchfield	1 bouteille de whisky	do	do
29 do	Mr. Fitzgerrald	1 do	do	do
29 do	G. L. Tizard	1 do	do	do
29 do	B. Johnston	1 do	do	do
29 do	Mr Pickering	1 do	do	Urquhart
29 do	Mr Hewitt	1 do	do	do
29 do	John McLean	1 do	do	do
29 do	Mr Tuck	1 do	do	do
29 do	R. Hilliard	1 do	do	do
29 do	Mme McMurry	1 do	do	do
29 do	H. Farr	1 do	do	do
31 do	H. Marshall	1 do	do	Marshall
31 do	R. Wyse	1 do	do	Williams

B.—Liste des liqueurs vendues par C. W. Pearce, Oakville, etc.—*Fin.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
31 déc.	Mr Bates	1 bout. de whisky	Médicinal	Dr Williams
31 do	Mr Sanderson	1 do	do	do
31 do	Mr Gallie	1 do	do	do
31 do	Mr Kirkruff	1 do	do	do
31 do	Mr Sawyer	1 do	do	do
31 do	Mme Garvie	1 do	do	do
31 do	Mr Murphy	1 do	do	Sutherland
31 do	James Docherty	1 do	do	do
31 do	Peter Brown	1 do	do	do
31 do	C. Culhane	1 do	do	do
31 do	R. Hilliard	1 do	do	do
31 do	Mme Hester	1 do	do	do
31 do	John Lane	1 do	do	do
31 do	Sam. Reynolds	1 do	do	do
31 do	W. Anderson	½ douzaine d'ale	do	do
31 do	Colin Smith	1 bout. de whisky	do	do
31 do	Mr O'Neal	1 do	do	do
31 do	Mr Scholefield	1 do	do	do
31 do	Charles Bredin	1 do	do	do
31 do	T. T. Harris	1 do	do	do
31 do	John Docherty	1 do	do	do
31 do	Brans Johnston	1 do	do	do
31 do	Peter Kelly	1 chop. de whisky	do	do
31 do	R. Anderson	1 bout. de whisky	do	do
1884.				
2 jan.	Mr Wallace	1 bout. de whisky	do	do
2 do	B. Johnston	1 do	do	do
2 do	Mr Bailey	1 do	do	do
2 do	Joe Wardin	1 do	do	do
2 do	Mr Lyon	1 do	do	do
2 do	Mr Robinson	1 do	do	do
2 do	John Docherty	1 do	do	do
2 do	Mme Wright	1 do	do	Urquhart.
2 do	John Watson	1 do	do	do
2 do	Mr Buzard	1 do	do	do
2 do	Mr Budd	1 do	do	do
2 do	Mr Farr	1 do	do	Williams
2 do	Mr Blewer	1 do	do	do
2 do	Mr Anderson	1 do	do	do

C.

LISTE des liqueurs vendues par George E. Morrow, Georgetown, sous l'autorité de l'Acte de Tempérance du Canada, 1867.

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
1er mai	Mr Morgan	1 chop. de whisky	Médicinal	Dr W. Freeman
2 do	G. Wright		do	W. Ramsay
2 do	Mr Gare		do	do
2 do	J. McColl		do	J. A. Todd
2 do	Mr Wright	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ramsay
3 do	do		do	do
3 do	J. Rutledge		do	J. A. Todd
3 do	Mr Belleisle	1 chop. de whisky	do	W. Freeman
3 do	Mr Roberts	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
4 do	D. G Robinson	1 chop. de whisky	do	do
4 do	G. Wright	1 do	do	do
4 do	J. Nixon	1 chop. de genièvre	do	Roe
4 do	Mr Wright	1 do de spiritueux	do	W. Ramsay
5 do	D. Tracey	Eau-de-vie	do	J. A. Todd
5 do	J. Hicks	1 pinte de spiritueux	do	W. Ramsay
5 do	J. Bomer	1 bout. w. de seigle.	do	S. Webster, M.B.
5 do	Mme McConnel	1 chop. de spiritueux	do	W. Ramsay
5 do	G. Gibs	1 gallon de whisky	do	W. Freeman
5 do	Mr Green	1 bout. w. de seigle.	do	S. Webster, M.B.
5 do	W. H. Hobden	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
5 do	— McLean	1 do	do	Roe
5 do	T. Scott	1 do	do	W. Freeman
5 do	W. Brogan	Whisky	do	J. A. Todd
7 do	G. Martin	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
7 do	Mme Hunter	Whisky	do	J. A. Todd
7 do	John Walker	1 chop. de whisky	do	J. Roe
7 do	do	1 pinte de genièvre	do	do
8 do	— St. John	1 do de whisky	do	W. Freeman
8 do	N. Ackist	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
8 do	Mr Russell	1 bout. de spiritueux	do	S. Webster
8 do	Dlle Cook	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
9 do	Mr Morgan	1 pinte de spiritueux	do	W. Ramsay
9 do	— Bullifant	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
9 do	Mr Hicks	1 do de spiritueux	do	W. Ramsay
9 do	L. Stull	1 pinte de whisky	do	J. A. Todd
9 do	Mme Hull	1 do	do	J. Roe
9 do	W. Christie	1 do	do	S. Webster
9 do	— Hicks	1 pinte de spiritueux	do	W. Ramsay
9 do	Mme O'Neal	1 bout. w. de seigle.	do	S. Webster
9 do	A. Fry	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
10 do	Dlle Reed	1 chop. de spiritueux	do	W. Ramsay
10 do	L. Stull	2 pintes de whisky	do	J. A. Todd
10 do	Mme Thomas Slatham	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. Roe
11 do	N. Brown	1 pinte do	do	J. A. Todd.
11 do	Mr Moon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ramsay
11 do	Mr Stewart	do d'eau-de-vie.	do	W. Freeman
11 do	Mme Hull	1 chop. de whisky	do	do
11 do	Robert Cooper	1 do	do	S. Webster
11 do	Mr Nilson	1 do	do	J. Roe
11 do	James Owens	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
11 do	Mr McPherson	1 pinte de spiritueux	do	W. Ramsay
11 do	Mme Prout	1 do d'eau-de-vie	do	J. A. Todd
12 do	Jos. Wilson	2 chop. w. de seigle.	do	J. King
12 do	L. Stull	1 do de whisky	do	W. Freeman
12 do	Mme Gunden	1 do	do	do
12 do	Mr McCullough	1 bout. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
12 do	W. Pickering	1 chop. de whisky	do	J. Roe
12 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. Freeman
12 do	W. Cann	1 do do	do	J. Roe
12 do	Mr Morgan	1 do de spiritueux	do	W. Ramsay

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
12 mai.	James Green	1 pinte de whisky	Médicinal	Dr W. Freeman
12 do	Nellie Copeland	1 do	do	J. King
12 do	Mr Morgan	1 chop. de spiritueux	do	W. Ramsay
12 do	Josiah Townsend	Une petite quantité de whisky	do	W. Freeman
12 do	James Curry	1 bout. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
12 do	D. Cunningham	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
12 do	Mr Morgan	1 pinte do	do	W. Freeman
12 do	Mr Morgan	do do	do	W. Freeman
12 do	Mr McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ramsay
13 do	Mr Bleven	1 pinte do	do	do
13 do	Mr Kyle	1 bout. do	do	do
13 do	Mr Blewing, aîné	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
14 do	Mr Moore	1 do	do	do
15 do	Mr Morgan	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ramsay
15 do	A. Fry	1 chop de whisky	do	W. Freeman
15 do	J. Taylor	1 do	do	do
15 do	D. Little	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
16 do	H. Gain	2 pintes de whisky	do	W. Freeman
16 do	G. Bleven	2 do	do	do
16 do	Mme Walton	De l'eau-de-vie.	do	do
16 do	T. Harris	1 chop de whisky	do	J. Roe
16 do	W. Hull	1 pinte do	do	do
16 do	Mme Morgan	De l'eau-de-vie.	do	W. Freeman
17 do	— McLellan	1 pinte de whisky	do	J. Roe
17 do	Mr Procter	1 chop. do	do	J. A. Todd
17 do	D. Hunter	1 do d'eau-de-vie	do	do
17 do	Mr Blewen	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ramsay
17 do	J. Bain	1 do de whisky	do	W. Freeman
18 do	Mr McCracey	1 chop. do	do	W. J. Roe
18 do	Mr Morgan	1 do de genièvre	do	W. Ramsay
18 do	— McLennan	1 pinte de spiritueux	do	do
18 do	Mr Bullifant	1 do de whisky	do	J. A. Todd
18 do	Mme Smith	1 bout. d'eau-de-vie.	do	J. Roe
19 do	— Morgan	1 chop. do	do	W. Ramsay
19 do	Mme McClelland	1 pinte de whisky	do	S. Webster
19 do	Mme Ghent	Du whisky	do	W. Freeman
19 do	Mme Hull	1 pinte de whisky	do	do
19 do	Mr Hobden	1 do	do	do
19 do	Robert Logan	1 pinte d'eau-de-vie	do	J. A Todd
19 do	— Bullifant	1 do de whisky	do	do
19 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
19 do	Mme Granden	1 do	do	do
19 do	Mme Morgan	1 chop. de whisky	do	do
21 do	Mr Bullifant	1 pinte de do	do	J. A. Todd
21 do	Mr Green	1 do de spiritueux	do	M. Ranney
21 do	Mr Copeland	1 bout. de porter et 1 chop. d'eau-de-vie	do	J. A. Todd
21 do	Mlle Morgan	1 chop. de spiritueux	do	M. Ranney
21 do	Mr Copeland	2 pintes do	do	do
21 do	John Gillis	1 pinte do	do	J. A. Todd
21 do	Mr Cooper	1 do de whisky	do	do
21 do	Mr Fée	1 do de spiritueux.	do	W. Ranney
21 do	Mme Hull	1 chop. de whisky	do	W. Freeman
21 do	J. Noble	1 pint. ou plus de wh.	do	do
22 do	Mr Morgan	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
22 do	Mme Granden	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
23 do	Mr Cann	1 chop. do	do	W. J. Roe
23 do	G. Blewen	2 pintes do	do	W. Freeman
23 do	Mr Spearman	1 chop. do	do	J. A. Todd
23 do	Mme A. Kennedy	1 pinte do	do	do
23 do	Mr Stull	1 chop. de whisky	do	do
23 do	John Gillis	1 do	do	do
24 do	J. Cain	3 pintes de whisky	do	W. Freeman

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
24 mai.	Mr Stull	1 pinte de whisky.	Médicinal	J. A. Todd
24 do	Mr Morgan	1 chop. de spiritueux	do	W. Ramsay
25 do	Mr Proctor	1 pinte de whisky.	do	J. A. Todd
25 do	Mr L. Stull	1 do	do	W. Freeman
25 do	S. Meath	1 chopine d'Oporto	do	W. Ranney
26 do	Mr A. McConnell	1 pinte de wh de seig.	do	S. Webster
26 do	Mr L. Stull	1 do de spiritueux.	do	W. Ranney
26 do	W. Moore	Du whisky	do	W. Freeman
26 do	Mme Granden	3 chop de whisky	do	do
26 do	J. Greer	2 pintes do	do	do
28 do	W. Brigden	1 pinte d'Oporto	do	A. Fox
28 do	J. Cain	1 pt. ou plus de whis.	do	W. Freeman
28 do	Mme McCanly	1 chop. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
28 do	Mr Parker	1 do de spiritueux.	do	W. Ranney
29 do	Mr Gray	1 do	do	do
29 do	Mr Tracy	1 chopine d'Oporto	do	do
29 do	J. Cain	1 chop. de whisky	do	W. J. Roe
29 do	J. Noble	1 bout. de vin	do	S. Webster
30 do	Jas. Standish	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
30 do	Mme Cohill	1 chop. do	do	J. A. Todd
30 do	J. McIntosh	1 pinte do	do	R. Morrow
30 do	do	Bout. de genièvre	do	do
30 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
31 do	H. James	Bout. de meilleur vin	do	W. J. Roe
31 do	R. J. Campbell	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
31 do	Mme Hull	1 do de whisky	do	W. J. Roe
31 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. Freeman
31 do	D. Hunter	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
31 do	Mme G. Bewen	1 do de whisky	do	W. Freeman
31 do	Mme Hull	1 do de spiritueux	do	W. Ranney
1er juin.	Mme Morgan	1 do de whisky	do	J. A. Todd
do	Mr Ranney	1 do de spiritueux	do	W. Ranney
do	Mme Goodfrey	1 pinte d'eau-de-vie	do	S. Webster
do	W. Frazier	1 chop. do	do	W. J. Roe
do	J. Cain	1 pinte de whisky.	do	W. Freeman
do	Mr McCall	1 do	do	W. J. Freeman
2 juin.	D. Cunningham	1 pinte de wh. de sei.	do	S. Webster
2 do	Mr Shepley	1 do d'eau-de-vie.	do	W. Ranney
2 do	Mme L. O'Riley	1 do de whisky.	do	W. Freeman
2 do	A. McAlpine	1 do	do	do
2 do	Van Buskirh	1 do	do	J. A Todd
2 do	Thos. Scott	1 do	do	do
2 do	Mr Spereman	1 chop. de whisky	do	do
2 do	James Green	1 pinte de whisky.	do	W. Freeman
2 do	A. McTaggert	1 chopine ou plus de whisky	do	do
2 do	H Gain	1 pinte de whisky.	do	do
2 do	Mr Pickering	1 chop. do	do	W. J. Roe
2 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. J. Freeman
4 do	Mr Crawford	1 do	do	J. A. Todd
4 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
4 do	Mr Scott	1 do	do	do
4 do	Mme Graham	1 pinte d'Oporto	do	W. Ranney
5 do	Mme Neil	1 do de whisky	do	W. J. Roe
5 do	Mme Scott	1 chop. do	do	J. A. Todd
5 do	Mr Christie	1 bout. do	do	S. Webster
5 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. Freeman
5 do	John Hull	3 pintes do	do	W. J. Roe
6 do	Mr NcGee	1 chop. do	do	do
6 do	Mr Petch	1 do du meill. gen.	do	do
6 do	Mme Ross	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
7 do	Mme Granders	1 do	do	do
7 do	McQuallin	1 chop. de whisky	do	W. J. Roe
7 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. Freeman

C.—Liste des liqueurs vendues par George E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
7 juin..	A. Benham	1½ pinte de whisky	Médicinal	Dr J. A. Todd
7 do	Mme Hull	1 chopine de whisky	do	W. Freeman
7 do	Mr Tracey	1 pinte de whisky	do	S Webster
8 do	James Green	1 do	do	W. Freeman
8 do	J. Cain	1 do	do	do
8 do	Mme Graham	1 do	do	do
8 do	Mme Hull	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
8 do	Mary Goulding	1 chop. de vin	do	S. Webster.
8 do	A. McLean	Du whisky	do	W. Freeman
8 do	T. Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
8 do	Mme McLennen	1 do de whisky	do	W. J. Roe
9 do	Mlle Hickey	1 pinte de whisky	do	S. Webster
9 do	Mme Hull	1 do	do	W. J. Roe
9 do	James Green	1 do	do	W. Freeman
9 do	J. Cain	1 do	do	do
9 do	Mr Bushel	1 chop. de whisky	do	W. J. Roe
9 do	W. Ranney	1 do spiritueux	do	W. Ranney
11 do	J. McColl	1 pinte de whisky	do	J. A. Todd
11 do	J. Kennedy	De l'eau-de-vie	do	W. Freeman
11 do	Mme Granden	1 chop. de whisky	do	do
11 do	J. C. Willoon	1 do	do	J. A. Todd
11 do	T. Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
11 do	Mme Blewin	1 do whisky	do	W. Freeman
12 do	J. McIntosh	Diverses quantités	do	W. Morrow
12 do	T. Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
12 do	W. Moore	1 bouteille d'Oporto.	do	S. Webster
12 do	Geo. Robinson	½ gallon de whisky	do	W. Freeman
12 do	A. Fry	1 pinte de whisky	do	do
12 do	Mad Ranney	1 do	do	W. Ranney
12 do	D. Tracey	1 do	do	J. A. Todd
13 do	Mr Gear	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
13 do	Robt. McGaw	1 bout. de whisky	do	S. Webster
13 do	Mme Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
13 do	Mr Morgan	1 bout. de whisky	do	S. Webster
14 do	Mr Gordan	1 chop. do	do	J. A. Todd
14 do	Mr Mooran	1 pinte de whisky	do	S. Webster
14 do	C. Sporling	Ce qu'il avait besoin.	do	do
14 do	Mr Alexander	½ gallon de vin	Religieux	Rév. J. Alexander
14 do	T. Ranney	1 chop. de spiritueux	Medicinal	Dr W. Ranney
14 do	J. Cain	½ gallon de whisky	do	W. J. Roe
15 do	Mme Grimsden	1 chop. de whisky	do	W. Freeman
15 do	Mr Frid	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
15 do	Mme Hull	1 pinte de spiritueux.	do	do
16 do	Jas. Green	1 do	do	W. Freeman
16 do	Mme Hull	1 do	do	W. Ranney
16 do	Mr Granden	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
18 do	Mme Scott	1 do	do	do
18 do	Jas Green	1 do	do	do
19 do	Mme Hull	1 do	do	W. J. Roe
19 do	Mme Nicol	2 bout. d'eau-de-vie.	do	W. Ranney
19 do	J. Bradley	1 pinte do	do	W. Freeman
20 do	C. Bescaby	1 bouteille de vin	do	do
20 do	G. Smith	De l'eau-de-vie	do	do
20 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	do
20 do	Mme Gane	1 do spiritueux	do	W. Ranney
21 do	J. Cain	1 do whisky	do	W. Freeman
21 do	Mr Winlow	1 bout. do	do	S. Webster
22 do	Mme Cockaman	1 chop. do	do	W. J. Roe
22 do	E. Moore	½ gallon de vin	Religieux	Rév. J. Gillespie
23 do	Mr Kennedy	1 pinte d'eau-de-vie	Médicinal	Dr J. A Todd
23 do	Jno. Brown	1 do de whisky	do	W. Freeman
23 do	J. Cain	1 chop ou plus de w.	do	do
23 do	Mme Granden	1 chop. de whisky	do	do
23 do	Mr Green	1 pinte do	do	S. Webster

LISTE des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—Suite.

Date.	Nom de l'acheteur.	Dans quel but.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.	Date.
1883.						1883.
23 juin..	A. Warden		1 pinte d'eau de vie	Médicinal	W. J. Roe	7 juin..
23 do	Mme St. John		1 do de whisky	do	S. Webster	7 do
23 do	Mme McOnllough		1 gallon do	do	J. A. Todd	7 do
23 do	H. McKay		1 do de vin	Religieux	Rev. W. G. Wallace	8 do
25 do	J. Cain		1 pinte ou pl. de whis.	Médicinal	Dr. W. Freeman	8 do
26 do	Mme McLellan		1 chop. de whisky	do	W. J. Roe	8 do
26 do	J. McCall		1 pinte de whisky	do	J. A. Todd	8 do
27 do	Mme Granden		1 do de vin	do	W. Freeman	8 do
27 do	Mme Hull		1 do	do	do	8 do
27 do	P. Parker		1 chop. de whisky	do	J. Todd	8 do
27 do	Jas. Green		1 pinte do	do	W. Freeman	8 do
28 do	R. E. Reid		1 do do	do	S. Webster	9 do
28 do	N. Bentley		1 chop. do	do	W. Freeman	9 do
28 do	Mr. Johnston		1 bout. de spiritueux	do	S. Webster	9 do
28 do	Mme Granden		1 pinte de whisky	do	W. Freeman	9 do
29 do	R. Winlow		1 b. de whis. de seigle	do	S. Webster	9 do
29 do	Mme Granden		1 pinte de whisky	do	W. Freeman	9 do
29 do	Mme Hull		1 do	do	do	11 do
30 do	Mr. Bloyen		1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney	11 do
30 do	Mr. Haig		1 pinte de whisky	do	W. J. Roe	11 do
30 do	Jas. Thompson		1 chop. do	do	do	11 do
30 do	W. Vankrackish		1 pinte do	do	W. Freeman	11 do
30 do	Mme Christie		1 do whis. de seigle	do	S. Webster	11 do
30 do	J. Green		1 do do	do	W. Freeman	12 do
30 do	Mme Hull		1 do de spiritueux	do	W. Ranney	12 do
30 do	John Rooney		1 do do whisky	do	S. Webster	12 do
3 juill.	Mme Stull		1 chop. de genièvre	do	do	12 do
			1 pinte de whisky	do	R. Morrow	12 do
3 do	Mme Grinden		1 chop. de whisky	do	W. Freeman	12 do
3 do	G. Bleven		1 gallon do	do	do	12 do
3 do	Mme McConley		1 chop. do	do	do	13 do
3 do	G. Bleven		1 gallon do	do	do	13 do
3 do	J. Green		1 pinte do	do	do	13 do
4 do	A. Kennedy		De l'eau-de-vie	do	J. A. Todd	13 do
4 do	C. Armstrong		Du whisky	do	do	14 do
4 do	W. Vankrkish		1 pinte de whisky	do	W. Freeman	14 do
4 do	D. G. Robinson		1 do do	do	do	14 do
6 do	Mme Hull		1 chop. do	do	do	14 do
6 do	Mme Grinden		1 pinte do	do	do	14 do
6 do	Mrs. Hull		1 do do	do	do	14 do
7 do	Mme Russell		1 do de genièvre	do	S. Webster	15 do
7 do	Mr. Bleven		1 do de spiritueux	do	W. Ranney	15 do
7 do	W. Butler		1 do de whisky	do	W. Freeman	15 do
7 do	N. Tracey		1 chop. d'eau de-vie	do	do	15 do
7 do	G. Bleven		1 pinte de whisky	do	do	15 do
7 do	Mme Appleton		1 do d'eau-de-vie	do	J. W. Roe	15 do
7 do	J. G. Robinson		1 do de whisky	do	W. Freemad	18 do
7 do	Mme Grinden		1 do do do	do	do	18 do
7 do	Mr. Morrison		1 chop. do do	do	J. W. Todd	18 do
7 do	Mr. Young		1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney	19 do
7 do	Mr. Christie		1 do de whisky	do	S. Webster	19 do
7 do	J. Cain		1 do do	do	W. Freeman	19 do
9 do	Thomas Horns		1 chop. de genièvre	do	do	19 do
10 do	Mr. Christie		1 pinte de whisky	do	S. Webster	
10 do	J. Cain		1 do	do	W. Freeman	
10 do	Mr. Christie		1 do	do	S. Webster	
10 do	Mr. Jackson		1 do	do	W. Ranney	
10 do	H. H. Burnham		1 do do	do	J. A. Todd	
11 do	J. Taylor		1 chop. de whisky	do	W. J. Roe	
12 do	Mme Ranney		1 chop. de whisky	do	W. Ranney	
12 do	Mme Taylor		1 pinte do	do	W. Freeman	
12 do	Mme Hull		1 chop. de whisky	do	W. Ranney	
12 do	Mr. Norton		1 chop. de whisky	do	W. J. Roe	
13 do	Mme J. Wetherald		1 chop. de whisky	do	W. F. Freeman	

B.—Liste des liqueurs vendues par George E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
13 juill.	Mme Allies	1 pinte de whisky	Médicinal	Dr W. J. Roe
13 do	J. Allan	1 chopine de vin	do	W. Ranney
13 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
13 do	Mme Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
13 do	Mme L. O'Reilly	1 do whisky	do	W. F. Freeman
13 do	James Wetherald	1 do d'eau-de-vie.	do	do
14 do	— Obiegn	1 do de spiritueux	do	W. Ranney
14 do	T. Ranney	1 chopine d'Oporto	do	do
14 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
14 do	do	1 do	do	do
14 do	Mr. Alliss	1 pinte de w. de seig.	do	W. F. Freeman
14 do	Robert S. Locke	1 bout. d'Oporto	Religieux	Mr Ruston
14 do	— Obiegn	1 chop. de spiritueux	Médicinal	W. Ranney
14 do	Mr Slate	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
14 do	Mr Christie	1 pinte de whisky	do	S. Webster
14 do	Mr Cherry	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
14 do	J. McCalpin	1 pinte de malt	do	W. F. Freeman
14 do	John Nelson	1 do whisky	do	W. J. Roe
16 do	Mme Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
16 do	Mr Christie	1 pinte de whisky	do	S. Webster
16 do	L. Stull	1 do	do	do
16 do	Mme Scott	1 do	do	W. Freeman
17 do	Mme Ranney	1 chop. d'Oporto	do	W. Ranney
18 do	Mr A. Fry	1 do de whisky	do	W. Freeman
19 do	Mr Hewson	1 do do	do	J. A. Todd
19 do	Mrs Alliss	1 do do	do	do
20 do	Sam. Phillips	1 do d'eau-de-vie.	do	W. Freeman
20 do	Mr Clarke	1 do de whisky	do	S. Webster
21 do	J. Peackard	1 do do	do	J. W. Todd
21 do	Mr Belisle	1 do d'eau-de-vie.	do	do
21 do	Mr Aitken	1 do de w de seig.	do	S. Webster
21 do	Mr Young	1 pinte de whisky	do	S. Webster
21 do	Mr Biscoby	1 do	do	W. Freeman
21 do	H Holden	1 do	do	W. J. Roe
21 do	D. Brown	1 do	do	J. A. Todd
22 do	Mme Jenkins	1 chop. de whisky	do	W J. Roe
23 do	John Osborne	1 do	do	J. A. Todd
23 do	Mr Scott	1 do	do	do
24 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
24 do	Mr Hull	1 do	do	do
27 do	J. Cain	1 do	do	do
27 do	Mme Thomas	1 do	do	J. A. Todd
27 do	J. Watson	1 do	do	W. Freeman
27 do	Mme Grandon	1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney
27 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
27 do	Mr Morgan	1 do	do	S. Webster
28 do	I. Taylor	1 pinte de spiritueux	do	W. J Roe
28 do	Mr Russell	1 do	do	W. Ranney
28 do	W. Dunlop	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
28 do	Mme McIntosh	1 chop. de genièvre.	do	R. Morrow
28 do	Mme Stull	1 do	do	do
30 do	Mr Rue	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
30 do	John McColl		do	J. A. Todd
31 do	Mr Gane	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
31 do	Mme Annis	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
30 avril.	T. J. Wheeler	1 chop. do	do	do
er août	John Osborne	1 démiard do	do	J. A. Todd
1er do	Mr Hanna	1 chop. do	do	Wm. Freeman
2 do	Mme Annis	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
2 do	James Cain	1 do	do	W. Freeman
3 do	Dlle Lyon	1 bout. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
3 do	Mr Patterson	1 do	do	do
4 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
do	Mr Patterson	1 chop. do	do	S. Webster

C.—Liste des liqueurs vendues par George E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
4 août.	J. Gain	1 pinte de whisky	Médicinal	Dr Wm. Freeman
4 do	Mr Grandon	1 do	do	W. Ranney
4 do	Mr Hagerman	1 bout. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
4 do	Mr Lee	1 chop. de whisky	do	M. Ranney
4 do	Mr McKinnon	1 do	do	do
5 do	Mr Wright	1 chop. d'eau-de-vie	do	J. A. Todd
7 do	J. Greir	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
7 do	Mr Cain	1 do	do	W. J. Roe
8 do	Mr Hull	1 do	do	W. Ranney
9 do	A. Taylor	1 chop. de whisky	do	W. Freeman
10 do	Mr Grandon	1 pinte de whisky	do	M. Ranney
10 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
10 do	Mr McKenzie	1 bouteille de vin	do	S. Webster
11 do	Mr Hicks	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
11 do	Mr Kickly	1 pinte de whisky	do	S. Webster
11 do	L. L. Bennett	1 bouteille de vin	Religieux	Rév J. Halling, Meth. Min
11 do	Mr McFlinn	1 chop. de whisky	Médicinal	Dr W. Freeman
13 do	J. Cain	1 do	do	do
13 do	Mr McGarr	1 do	do	M. Ranney
13 do	Mr McKinnon	1 do	do	do
13 do	Mr Young	1 pinte de whisky	do	do
13 do	Mr Vanbuskirk	1 do	do	do
13 do	A McTaggert	1 do	do	W. Freeman
13 do	P. Hicks	1 chopine de whisky	do	J. A. Todd
14 do	A. Fry	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
14 do	M. Butler	1 chopine de whisky	do	do
14 do	Mr Hull	1 chop. de spiritueux	do	M. Ranney
14 do	Mr Taylor	1 pinte de whisky	do	Sam. Webster
14 do	G. Bremar	2 pintes de whisky	do	W. Freeman
15 do	J. Cain	1 pinte do	do	do
16 do	Mr Wilson	1 do do	do	W. Ranney
16 do	Mr Jenkins	1 chopine do	do	W. Freeman
16 do	M. Bashu	1 bout. d'eau-de-vie	do	do
17 do	W. Grant	1 pinte de whisky, et plus au besoin.	do	W. Ranney
17 do	Mr Breen	1 pinte de whisky	do	Sam. Webster
17 do	G. Bleven	2 pintes de whisky	do	W. Freeman
17 do	Mr Granden	1 pinte de whisky	do	M. Ranney
17 do	Mr Wilson	1 do	do	do
17 do	Mr Taylor	1 do	do	do
18 do	Mr McKinnon	1 chopine de whisky	do	do
18 do	Mr Granden	1 do	do	W. J. Roe
18 do	W. Thompson	1 pinte de whisky	do	M. Ranney
18 do	G Bleven	2 pintes de whisky	do	W. Freeman
19 do	George Proctor	1 chopine de whisky	do	J. W. Todd
20 do	John Morgan	1 do	do	W. Freeman
20 do	J. Leslie	1 do	do	do
20 do	Mr Jenkins	Du vin d'Oporto	do	do
20 do	Mme Watson	1 chopine de whisky	do	do
21 do	J. McCall	1 pinte de bière	do	J. A. Todd
21 do	J. Cain	1 chopine de whisky	do	W. Freeman
21 do	Mr McCuaig	1 chopine d'Oporto	do	M. Ranney
21 do	Mr Watson	1 chopine de whisky	do	W. Freeman
21 do	Mr Munn	1 pinte de whisky	do	S. Webster
22 do	Mr Hicks	1 chopine de whisky	do	J. W. Todd
22 do	A. Wheeler	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
22 do	Mr Hull	1 do	do	M. Ranney
22 do	Mr Grier	1 do	do	do
22 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
do	G. Bleven	1 do	do	do
do	Mr Grier	1 do	do	S. Webster
do	Mme Ranney	1 chop. de spiritueux	do	M. Ranney
do	Mr Forager	1 chopine d'Oporto	do	W. J. Roe
do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
25 août.	Mr Barber	De l'eau-de-vie	Medicinal	Dr S. Webster
25 do	S. Gartsboro	Eau-de-vie	do	W. Freeman
25 do	Mr J. Kerry	Quantité voulue de whisky de seigle	do	Sam. Webster
25 do	A. McTaggert	1 bout. de whisky	do	W. Freeman
27 do	Mr Ranney	1 chopine do	do	M. Ranney
27 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. Freeman
27 do	Mme St. John	Du whisky	do	Sam. Webster
28 do	Mr McKinnon	1 pinte do	do	M. Ranney
28 do	Mr Clarke	1 chopine do	do	do
28 do	Mr McKinnon	1 do	do	do
29 do	Mr Granden	1 do	do	C. J. Roe
29 do	do	1 pinte de whisky	do	M. Ranney
29 do	Mr Rae	1 do	do	W. J. Roe
30 do	Mr Ranney	1 chopine de whisky.	do	M. Ranney
30 do	Mr Phelps	1 do	do	W. J. Roe
30 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. Freeman
31 do	Mr Allins	1 chopine do	do	W. J. Roe
31 do	J. Cain	2 pintes do	do	do
1er sept	Mme J. Dunlop	1 pinte de whisky.	do	W. Freeman
1er do	Mme Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
1er do	Dlle Brown	1 bout. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
1er do	Mr Bell	1 pinte de whisky	do	J. A. Todd
1er do	Mr Hardin	1 chopine de whisky.	do	do
1er do	W. Dunlop	1 do	do	W. Freeman
1er do	Mme Hull	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
1er do	Mme Hicks	1 chopine de whisky.	do	W. Freeman
2 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	do
3 do	G. Blewson	1 do	do	do
3 do	Mr Dallis	1½ pintes de whisky.	do	J. A. Todd
4 do	— Hall	Eau-de-vie	do	W. Freeman
4 do	Mme Hull	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
4 do	G. Blewson	1 do	do	W. Freeman
4 do	— Taylor	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
9 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
5 do	Mme St. Johns	1 chopine do	do	J. A. Todd
5 do	Mme Howson	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
5 do	J. B. Dayfoat	1 do	do	do
6 do	Mme Hicks	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
6 do	Mme Gaskin	1 pinte de whisky	do	J. A. Todd
7 do	J. Greer	1 do	do	W. Freeman
7 do	J. Cain	1 do	do	do
7 do	Mr McKinnon	1 chop de spiritueux	do	W. Ranney
7 do	Mme Hicks	1 do	do	do
8 do	Mme Lyons	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
8 do	H. Gaul	1 bout. de whisky	do	W. Freeman
8 do	John Wilson	1½ pintes de whisky.	do	W. J. Roe
8 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
8 do	Mr. Blewson	1 pinte do	do	do
8 do	Mme Dunlop	1 chopine de whisky.	do	S. Webster
8 do	W. Martin	1 do	do	J. A. Todd
8 do	St. John	1 bout. d'eau-de-vie	do	S. Webster
8 do	J. Greer	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
9 do	R. Howson	1 bouteille de vin	do	S. Webster
10 do	J. Hicks	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
10 do	R. D. Storey	1 bouteille de porter.	do	J. H. McCullum
11 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
12 do	Mr Cass	1 bout. d'eau-de-vie	do	S. Webster
12 do	Mme McClellan	1 chop. do	do	J. A. Todd
12 do	A. McDonald	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
13 do	N. Buttler	1 do	do	do
13 do	J. Cain	1 do	do	do
14 do	Mme Grundon	1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney
15 do	R. McGarr	1 pinte de whisky	do	W. Freeman

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
15 sept.	Mr Lea	1 chopine de whisky.	Médicinal	Dr. W. J. Roe
15 do	W. Dunlop	1 pinte do	do	W. Freeman
15 do	J. Cain	1 do do	do	do
15 do	D. G. Robinson	1 chopine de whisky.	do	do
17 do	Mr Hall	1 bout. de porter	do	do
17 do	Mr Sively	1 chop. d'eau-de-vie.	do	J. A. Todd
17 do	Thos. Brown	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
17 do	J. Cain	1 do	do	do
18 do	Mr Stull	1 do	do	S. Webster
18 do	— Armstrong	½ do	do	J. A. Todd
19 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
19 do	Mr. Stull	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
19 do	J. Greer	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
19 do	F. Proctor	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
12 do	P. Hicks	1 do	do	do
20 do	Mme Grandon	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
20 do	C. C. Roe	1 chopine de sherry	do	W. J. Roe
20 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
21 do	Mr Farmer	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
22 do	W. Orr	1 do	do	do
21 do	Mr Taylor	1 pinte de whisky	do	S. Webster
22 do	Mr Bell	1 do	do	do
22 do	— Greer	1 do	do	do
22 do	Mr Dunlop	1 do	do	W. Freeman
23 do	J. Cain	1 do	do	do
24 do	Mme Westmore		do	J. A. Todd
24 do	R. Nixon	1 pinte de whisky	do	J. H McCullough
24 do	G. Blewen	1 do	do	W. Freeman
24 do	Mr Hicks	1 chopine de whisky.	do	J. A. Todd
24 do	Mr Grandon	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
24 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
25 do	Dlle Rutledge	1 bout. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
25 do	Dlle Blewen	1 pinte de spiritueux,	do	W. Ranney
25 do	Mme Leslie	1 bout. d'eau-de-vie.	do	S. Webster
26 do	H. Gain	1 chopine d'ale	do	W. Freeman
26 do	Mme Grandon	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
26 do	Mr Hicks	1 p. de whis. de seigle	do	S. Webster
27 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
27 do	Mr Grandon	1 pinte de spiritueux	do	do
28 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
28 do	Mrs Grandon	1 do	do	W. Ranney
28 do	Mr Blewen	1 do	do	do
29 do	T. Morton	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
29 do	J. Gibbs	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
29 do	— Hainer	1 chopine de whisky.	do	W. Freeman
29 do	Mr Blewen	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ranney
29 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	do
29 do	Mr Nichol	1 pinte de spiritueux.	do	S. Webster
29 do	J. Cain	1 do	do	W. Freeman
29 do	G. Blewen	1 do	do	do
29 do	Mr Wilson	1 do	do	J. A. Todd
30 do	J. Greer	1 do	do	W. Freeman
1er oct.	J. Cain	1 pinte de whisky	do	do
1er do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
1er do	J. Torr	1 chopine de whisky.	do	W. J. Roe
1er do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	do
1er do	R. Cork	1 chopine de whisky.	do	W. Freeman
1er do	Mr Hull	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
1er do	A. Lawson	1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney
1er do	Mr Barber	1 pinte de whisky	do	S. Webster
2 do	— Mathews	1 bout. de spiritueux	do	do
2 do	Mr Cook	1 chp. whis. de seigle	do	do
2 do	— Howson	1 pinte d'eau-de-vie	do	W. J. Roe

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
3 oct.	Mme Ross	1 pinte whisky	Médicinal	Dr W. Freeman
3 do	Mme O'Riley	1 do	do	do
3 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
4 do	Mr Morris	1 do de whisky	do	W. Freeman
4 do	Mr Hall	De l'eau-de-vie	do	do
4 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	do
5 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
5 do	— Barber	1 pinte de spiritueux	do	do
6 do	Mme Grandon	1 do	do	do
6 do	Mme Hull	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
6 do	Mme Hall	1 do	do	W. Freeman
7 do	Mme McClellan	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
7 do	S. Gillmor	1 do	do	do
8 do	Mr Young	1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney
8 do	Mme Thomas	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
8 do	J. Cain	1 pinte de do	do	W. Freeman
8 do	P. Hicks	1 chop. do	do	do
9 do	— McLean	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
9 do	— McKinnon	1 do	do	do
9 do	Mr Howson	1 pinte de whisky	do	J. A. Roe
11 do	D. G. Holman	1 chop. do	do	W. Freeman
11 do	J. Cain	1 pinte do	do	W. J. Roe
11 do	Mr Howson	1 do d'eau-de-vie	do	do
12 do	Thos. Scott	2 pintes de whisky	do	J. A. Todd
12 do	W. Winan	1 pinte de vin	Religieux	W. G. Wallace
12 do	Mme Leslie	De l'eau-de-vie	Medicinal	S. Webster
12 do	— McKinnon	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
12 do	Mr Kennedy	1 bout. d'eau-de-vie	do	S. Webster
13 do	H. Crawshaw	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
13 do	C. Caswell	Vin indigène	Religieux	Rector English Church
13 do	Mr Speeman	1 chop. whisky	Médicinal	Dr. J. A. Todd
13 do	Mr Gibbins	½ douz porter	do	S. Webster
13 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
13 do	Jos. Belish	1 do whisky de s.	do	— McKinnon
13 do	McKinnon	1 chop de spiritueux	do	W. Ranney
13 do	Mr Glass	1 do	do	do
13 do	Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
17 do	Mrs H. McAlpin	1 do do	do	do
17 do	Mr Stuart	1 do spiritueux	do	W. Ranney
18 do	Mr McKinnon	1 chop do	do	do
18 do	Mr H. Bell	1 do whisky	do	J. A. Todd
19 do	Mme McClellan	1 pinte do	do	do
19 do	Robt. Gwate	2 pint de spiritueux	do	Chas. Robinson
19 do	Robinson	1 chop. de whisky	do	W. Freeman
19 do	Mme Howson	1 pinte d'eau-de-vie	do	W. J. Roe
19 do	Mr Culloon	1 pinte de vin	do	J. A. Todd
19 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
20 do	McLean	1 chop. do	do	J. A. Todd
20 do	Fry	1 pinte do	do	W. Freeman
20 do	Mr Stull	1 do whisky	do	S. Webster
20 do	do	1 do spiritueux	do	W. Ranney
20 do	Cooper	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
20 do	Buffavant	1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney
22 do	Mr Stull	1 do do	do	do
22 do	Mr Kicky	1 pinte de whisky	do	S. Webster
22 do	Cain	1 do do do	do	W. Freeman
23 do	Mr Kennedy	1 bout. d'eau-de-vie	do	S. Webster
23 do	Mr Cain	1 pinte de whisky	do	W. J. Roe
24 do	Mr Young	1 do spiritueux	do	W. Ranney
24 do	R. D. Storey	6 bouteilles d'ale	do	M. D. Starr
24 do	Mme O'Reilly	1 pinte de spiritueux	do	W. Ranney
25 do	Mr J. Lee	1 bout. de genièvre	do	W. Freeman
25 do	E. Tyrrell	1 pinte de vin	do	do
26 do	Mr Shipley	1 do d'eau-de-vie	do	W. Ranney

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc.—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
26 oct.	J. Cain	1 pinte de whisky	Médicinal	Dr W. Freeman
27 do	Mr Gordon	1 do spiritueux	do	W. Ranney
27 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
27 do	Mr Scott	1 do	do	S. Webster
27 do	Mr Bragan	1 do	do	W. J. Roe
27 do	Mr Givin	1 do	do	do
27 do	Mr J Greer	1 do	do	W. Freeman
29 do	J Cain	1 do	do	do
29 do	Mr Cracy	1 do	do	W. J. Roe
29 do	Mr Howson	1 pinte d'eau-de-vie.	do	do
30 do	J. Cain	1 do de whisky	do	W. Freeman
30 do	A. Lawson	1 do de spiritueux	do	W. Ranney
30 do	Mme Grandon	1 do de whisky	do	S. Webster
30 do	— McKinnon	1 do do	do	W. Ranney
31 do	J. Cain	1 do do	do	W. Freeman
31 do	Mr Butler	1 do de spiritueux	do	W. Ranney
31 do	Mr Thompson	1 chop. d'eau-de-vie	do	W. J. Roe
2 nov.	Mr S. Dalton	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
2 do	Mme T. Watson	1 do	do	Wm. Freeman
3 do	Mr Green	1 pinte de whisky	do	S. Webster
3 do	Mr P. Hicks	1 do	do	Wm. Freeman
5 do	Mme W. Austin	Genièvre	do	do
6 do	Mr J. Early	1 pinte de spiritueux.	do	Wm. Ranney
6 do	Mr Dayfoot	1 do	do	W. J. Roe
6 do	Mr Blewn	1 do	do	Wm. Ranney
7 do	Mr J. Cain	Whisky	do	Wm. Freeman
7 do	Mr Chipley	1½ chop. de spiritueux	do	Wm. Ranney
7 do	Mr S. Phillips	Vin et eau-de-vie	do	Wm. Freeman
8 do	Mr H. Graham	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
8 do	Mme Cross	Eau-de-vie	do	S. Webster
9 do	Mr J. Cain	1 pinte de whisky	do	Wm. Freeman
9 do	Mr Noble	1 chop. de genièvre.	do	S. Webster
9 do	Mr Mitchell	1 chop. d'eau-de-vie.	do	Wm. Ranney
9 do	Mr Robinson	1 pinte de spiritueux.	do	do
10 do	Mr J. Cain	1 do whisky	do	Wm. Freeman
10 do	Mr Taylor	1 do spiritueux.	do	Wm. Ranney
10 do	Mme Drummond	1 do genièvre	do	Wm. Freeman
10 do	Mr St John	Whisky	do	J. A. Todd
10 do	Mr McNicol	1 pinte d'eau-de vie	do	Wm. Ranney
10 do	Mr Young	1 do de whisky	do	S. Webster
10 do	Mr Creeleman	1 do d'eau-de-vie	do	W. J. Roe
12 do	Mr Taylor	1 do de spiritueux	do	Wm. Ranney
12 do	Mr Robinson	1 chop. de spiritueux	do	do
13 do	do	1 do	do	do
13 do	Mr J. Cain	1 pinte de whisky	do	Wm. Freeman
13 do	Mme Batchelor		do	J. A. Todd
14 do	Mr G. Horton	1 chop. de spiritueux	do	Wm. Ranney
15 do	Mr Butler	1 pinte de do	do	do
15 do	Mr H. Spies	1 chop. d'Oporto	do	J. A Todd
16 do	Mr. Taylor	1 pinte de spiritueux	do	Wm. Ranney
16 do	Mme Carswell	1 chop. d'Oporto	do	do
16 do	H. Spies	1 do	do	J. A. Todd
16 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	Wm. Freeman
16 do	Mr Bullifant	½ do	do	J. A. Todd
17 do	Mem St. John	1 pinte de w. de seig.	do	S. Webster
17 do	Mr Lawson	1 bout. de whisky	do	Wm. Ranney
17 do	J. Greer	1 chop. do	do	Wm. Freeman
17 do	Mlle White	1 do do	do	S. Webster
17 do	Mme McConley	1 bout. d'eau-de-vie.	do	do
19 do	A. Wheeler	1 chop. de whisky	do	W. J. Roe
19 do	Mr Butler	1 chop. de spiritueux.	do	Wm. Ranney
20 do	J. Freestone	1 chop. de whisky	do	Wm. Freeman
20 do	Mme Hull	1 do	do	do
20 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	do

C.—Liste des liqueurs vendues par Geo. E. Morrow, Georgetown, etc,—*Suite.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou exclésiastique.
1883.				
22 nov.	Mr Greet	1 chop. de whisky	Médicinal	Dr W. J. Roe
22 do	Mr Stull	1 pinte do	do	S. Webster
23 do	Mr McClellan	1 chop. do	do	J. A. Todd
23 do	Mme Hull	1 pinte do	do	W. J. Freeman
23 do	Mr Shipley	1 bout. d'eau-de-vie.	do	Wm. Ranney
23 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	Wm. Freeman
24 do	Mr Kennedy	1 do d'eau-de-vie	do	S. Webster
24 do	Mr Law	1 do whisky	do	W. J. Roe
24 do	Mme McClellan	1 do	do	J. A. Todd
25 do	R Bennett	1 do	do	Wm. Freeman
26 do	McAlpine	1 do	do	S. Webster
27 do	Mr Early	1 pinte de spiritueux	do	Wm. Ranney
27 do	J. Cole	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
27 do	Mr Nixon	1 chop. d'eau-de-vie	do	S. Webster
28 do	Mr Bullifant	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
28 do	J. Cain	1 do	do	Wm. Freeman
28 do	Mr Robinson	1 pinte de spiritueux	do	Wm. Ranney
29 do	Mr Thompson	1 b. geni. et d'.-de-v.	do	S. Webster
30 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	Wm. Freeman
1er déc.	Mr Burke	1 chopine de whisky.	do	W. J. Roe
1er do	Mr McPherson	1 pinte do	do	S. Webster
1er do	Mr St. John	1 do do	do	do
1er do	Mr McEniney	1 chopine de whisky	do	W. J. Roe
3 do	Mr A. W. Alpin	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
4 do	Mr Lindsay	1 do de spiritueux	do	W. Ramsay
5 do	Mme Cardinal	1 chop. de whisky	do	J. W. Todd
5 do	Mme Hull	1 do	do	W. Freeman
6 do	Mr Young	1 pinte de spiritueux	do	W. Ramsay
7 do	Mme Grandon	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
7 do	Mr D. Clute	2 do do	do	S. Webster
8 do	Mr Henry	1 pinte de spiritueux	do	W. Ramsay
8 do	S. Phillips	Eau-de-vie	do	W. Freeman
8 do	Mr Copeland	1 chop. de whisky	do	J. A. Todd
9 do	Mr Townsend	1 pinte de whisky	do	S. Webster
10 do	J. Cain	1 do do	do	W. Freeman
10 do	Mme Clerridge	Whisky	do	J. A. Todd
11 do	Mr Early	1 pinte de spiritueux.	do	W. Ramsay
12 do	Mr Wylie	1 do d'eau-de-vie	do	S. Webster
13 do	Mr McNabb	2 pintes d'Oporto	do	W. Ramsay
13 do	Mme Hull	1 chop. de whisky	do	W. J. Roe
13 do	Mr Cook	1 do	do	do
14 do	Dr. Roe	1 pinte d'eau-de-vie.	do	do
15 do	J. Binn	1 do de whisky	do	W. Freeman
15 do	Mr Kennedy	1 do d'eau-de-vie.	do	S. Webster
16 do	Mr Wheeler	1 do de whisky	do	W. J. Roe
16 do	Dlle W. Aitkins	1 do do	do	J. A. Todd
17 do	M. G. Gebbs	1 do de spiritueux	do	W. Ramsay
17 do	H. Whitesides	1 do do	do	do
18 do	Dr Ramsay	1 chopine do	do	do
19 do	Mr Young	1 pinte do	do	do
20 do	Dlle Ranney	1 chopine do	do	do
20 do	do	1 do do	do	do
21 do	Mme Hull	Whisky	do	W. Freeman
22 do	Mr Conante	1 pinte de whisky	do	S. Webster
22 do	Dlle Scott	Whisky	do	do
22 do	Mr Cook	1 chop. de whisky	do	W. J. Roe
22 do	Mr Bullefant	1 pinte do	do	J. W. Todd
22 do	J. Cain	1 do do	do	W. Freeman
24 do	Mr Wilson	1 do do	do	S. Webster
24 do	Mr Ruttridge	1 do d'eau-de-vie.	do	W. J. Roe
24 do	A Wheeler	Whisky	do	W. Freeman
24 do	Mr Thornton	1 chop. de whisky	do	S. Webster
24 do	Mr O'Riley	1 pinte d'eau-de-vie.	do	W. Freeman
24 do	J. Bullivant	1 do	do	

C.—Liste des liqueurs vendues par George E. Morrow, Georgetown, etc.—*Fin.*

Date.	Nom de l'acheteur.	Espèce et quantité vendues.	Dans quel but.	Médecin ou ecclésiastique.
1883.				
26 déc.	Dlle Ranney	1 chop. de spiritueux	Médicinal	Dr. W. Ranney
27 do	Mme Hull	1 do de whisky	do	W. Freeman
27 do	John Wilson	Genièvre	do	do
28 do	Dlle Ranney	1 chop. de spiritueux	do	W. Ranney
28 do	J. Cain	1 pinte de whisky	do	W. Freeman
29 do	Mr Wheeler	1 do	do	W. J. Roe
29 do	A. Devereux	1 bout. d'eau-de-vie	do	W. Freeman
31 do	Mr Brown	1 do	do	do
31 do	W. E. Fletcher	1 bouteille d'ale	do	do

D.

Burlington, 17 mars 1884.

W. C. Stratton, écr.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 14, au sujet des liqueurs vendues par moi dans le cours de l'année 1884. Je regrette le délai, car je ne savais pas qu'il fallait faire un rapport. Veuillez me mettre au fait de la chose, et j'y verrai sans retard.

Votre obéissant serviteur,

ARCHDALE, WILSON et Cie.

Boite 95, B.P.

Par T. L. C.

REPONSE

(30*d*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 mars 1884 ;— pour un état de tous certificats accordés par les médecins en vertu de l'Acte de Tempérance de 1878, dans le comté de Prince, I.P.E., depuis la mise en vigueur de cet acte dans ce comté, indiquant les personnes qui ont accordé ces certificats, à qui ils ont été donnés, et leurs dates.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 avril 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse qui précède est imprimée pour distribution seulement.*]

REPONSE

(30*e*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 24 janvier 1884;—pour copie des jugements de la cour suprême du Canada (non encore déposés), sur la question de juridiction relativement à la réglementation de la vente des liqueurs enivrantes, ainsi que du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de Hodge contre la Reine, sur la même question ; aussi, copie des notes sténographiques sur les procédures instituées devant le comité, et de toute correspondance se rattachant à cette cause ; et aussi, copie des notes sténographiques sur les procédures instituées devant le comité dans la cause de Russell contre la Reine.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
12 avril 1884.

OTTAWA, 29 mars 1884.

MONSIEUR,—Au sujet de l'adresse à Son Excellence le gouverneur général, le priant de faire présenter à la Chambre des communes copie des jugements de la cour suprême du Canada, relativement à la reglementation de la vente des liqueurs enivrantes, ainsi que du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de Hodge contre la Reine, sur la même question ; aussi, copie des notes sténographiques sur les procédures instituées devant le comité, et de toute correspondance se rattachant à cette cause ; et aussi, copie des notes sténographiques sur les procédures instituées devant le comité, dans la cause de Russell contre la Reine, j'ai l'honneur de représenter que :

1. Le 19 juin 1883, jugement fut rendu par la cour suprême du Canada dans la cause de Poulin *vs.* le conseil municipal de la cité de Québec. Ce jugement n'a pas été publié, et il n'en existe pas de copie dans le département. Vous pourrez en obtenir une copie en vous adressant à M. G. Duval, le rapporteur de la cour.

2. Je vous transmets une copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de Hodge contre la Reine, sur la même question, et une copie des notes sténographiques sur les procédures instituées devant le comité, et de la correspondance se rattachant à cette cause.

3. Les notes sténographiques sur les procédures instituées devant le comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de Russell contre la Reine, ne sont pas en la possession du département. Je crois cependant que vous pourriez en obtenir une copie en vous adressant à monsieur le juge Gwynne, qui, me dit-on, consentirait à la donner contre remboursement de ce qu'il a payé pour se la procurer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

GEO. W. BURBIDGE, S. M. J.

A GRANT POWELL, écr., sous-secrétaire d'Etat.

POULIN *vs.* LE CONSEIL MUNICIPAL DE QUÉBEC.

Ritchie, juge en chef :

Je ne pris voir comment on peut soutenir qu'il n'y a pas lieu au bref de prohibition sans décider d'abord si l'acte est oui ou non *ultrà vires*, car s'il est *ultrà vires*, alors je ne vois pas pourquoi le bref de prohibition ne serait pas la procédure à suivre, parce que dans ce cas on ne saurait prétendre que la cour du recorder peut avoir juridiction sur une offense qu'on allègue être créée par un statut qui n'aurait point d'existence légale ; mais, jugeant que l'acte est *intrà vires*, j'apprécie parfaitement la position prise par monsieur le juge Ramsay, à savoir, que la cour du recorder ayant juridiction sur la matière, quelque mauvais que puisse être son jugement, elle ne saurait être entravée par un bref de prohibition sous prétexte qu'elle a mal interprété l'acte.

Monsieur le juge Ramsay a manifestement agi d'après ce principe, car avant de juger qu'il n'y avait pas lieu au bref de prohibition, il décida expressément que la législature locale avait le pouvoir de prohiber ou réglementer la vente des liqueurs dans les cabarets ou auberges les dimanches ou en d'autres temps comme étant simplement une affaire de réglementation de police, et par conséquent dans les limites des pouvoirs reconnus aux municipalités.

Lorsque, dans la cause de la Reine contre les Juges de Paix du comté de Kings, je fus appelé à décider si les législatures provinciales avaient le droit de prohiber d'une manière absolue la vente des liqueurs spiritueuses, et que j'en vins à la conclusion que ce droit appartenait exclusivement au parlement fédéral, j'eus bien le soin d'ajouter ces mots : " Certes nous n'entendons pas qu'il soit compris que les législatures locales ne possèdent pas le pouvoir d'établir, pour la gouverne des cabarets, des auberges licenciées, etc., et pour la vente des liqueurs spiritueuses, des règlements tendant à préserver le bon ordre et à prévenir le désordre, les rixes et la perturbation de la paix publique. Dans ces cas et autres d'une semblable nature, les règlements adoptés ne regarderaient aucunement le trafic et le commerce, mais le bon ordre et le gouvernement local, matières qui touchent à la police municipale, non au commerce, et que les institutions municipales sont particulièrement en droit de contrôler et de réglementer."

Je crois maintenant comme je croyais alors, qu'une disposition telle que celle de la section 1 de la 42e et 43e Victoria, chapitre 4, de l'acte de Québec, est dans les limites des pouvoirs de la législature provinciale, comme étant simplement un règlement de police locale que cette législature a droit d'établir comme faisant partie du pouvoir qu'elle possède de légiférer sur les matières qui se rapportent aux institutions municipales.

Comme lors de l'adoption de cet acte, et à l'époque où la contravention alléguée a été commise et la conviction prononcée, il n'y avait pas de législation fédérale contrariant en aucune manière les dispositions de la loi provinciale, pas n'est besoin, pour juger cette cause, de rechercher ou de déterminer si, et dans quels cas, et jusqu'à quel point l'une des législatures prévaudra sur l'autre, supposé que la législation fédérale viendrait en conflit avec la législation provinciale au cas où le parlement fédéral légiférerait pour la paix, le bon ordre, etc., de tout le pays, ou sur le trafic et le commerce par rapport au trafic des liqueurs enivrantes.

Comme je suis d'opinion qu'un bref de prohibition n'est pas applicable au cas actuel, l'acte étant, à mon avis, *intrà vires*, il est inutile de me prononcer sur l'interprétation de la première section du chapitre 4, 42 et 43 Victoria, bien que je ne veuille en aucune façon qu'on infère de là que je croie mauvaise l'interprétation donnée au statut par la cour du recorder. Je me borne à ne pas exprimer d'opinion sur ce point, parce que la chose n'est point nécessaire pour décider le cas qui nous est soumis.

M. le juge Strong décida en faveur de l'intimé, son jugement était écrit, mais le rapporteur n'a pas pu se le procurer.

Le juge Fournier s'exprima dans le même sens que le juge en chef, et fut aussi d'avis que l'appel devait être renvoyé.

Henry, J. :

Indépendamment de la question de la constitutionnalité du statut en vertu duquel a été instituée la poursuite en cette cause—la principale question débattue devant nous—il y en a deux autres qui demandent tout d'abord considération.

L'article de l'acte des licences dont il s'agit particulièrement, est ainsi conçu : "Toute personne licenciée ou non licenciée pour vendre dans une cité, ville ou village quelconque, des liqueurs spiritueuses en détail, en quantité moindre que trois demiards à la fois, du vin, de la bière, ou des liqueurs de tempérance, devra fermer la maison ou le bâtiment dans lequel il vend, ou fait vendre, ou permet qu'il soit vendu telles liqueurs, tous et chacun des jours de la semaine, depuis minuit jusqu'à cinq heures du matin, et durant toute la journée de tout et chaque dimanche de l'année; et durant ces périodes de temps, aucune telle personne ne fera vendre ou ne permettra d'être vendus, délivrés, ou ne fera délivrer dans telle maison ou bâtiment, ou en aucun autre lieu, des liqueurs spiritueuses, vin, bière, ou liqueurs de tempérance, le tout sous peine, pour toute et chaque infraction aux présentes dispositions, d'une amende de pas moins de trente piastres, et n'excédant pas soixante-quinze piastres et les frais ; et à défaut du paiement de la dite amende, elle sera condamnée à un emprisonnement n'excédant pas trois mois dans la prison commune du district où la contravention a eu lieu." L'appelant fut poursuivi en vertu de cet article par le conseil municipal intimé devant la cour du recorder de la cité de Québec, et la plainte contre lui est que "le dimanche, 18me jour de janvier 1880, le dit défendeur (maintenant appelant) n'a pas fermé pendant toute la journée la maison ou bâtiment dans lequel le dit défendeur vend, fait vendre ou permet d'être vendues en détail des liqueurs spiritueuses en quantité moindre que trois demiards à la fois, la dite maison ou bâtiment situé à l'encoignure des rues Saint-Jean et Sainte-Ursule, dans la cité de Québec."

La première question est donc celle-ci : la plainte contre l'appelant, telle qu'elle est formulée, de n'avoir pas tenu fermé le dimanche sa maison ou local, tandis qu'il était licencié pour la vente de liqueurs spiritueuses en quantité moindre que trois demiards, le rend-elle passible de la pénalité imposée par cet article, ou d'un emprisonnement pour une période n'excédant pas trois mois, en cas de non-payement de l'amende telle qu'elle y est mentionnée ? Les lois pénales doivent être interprétées dans leur sens étroit; et si l'interprétation au sujet d'une offense créée par un statut pénal donne lieu à un doute raisonnable, nous sommes tenus par toutes les autorités de déclarer le statut sans effet sur ce point. Une offense pénale doit avoir un degré raisonnable de certitude, et elle ne l'a pas si elle prête à deux interprétations différentes. Il y a dans cet article deux dispositions, l'une obligeant de tenir fermé, chaque dimanche, la maison ou local dans lequel une personne vend des liqueurs, l'autre prohibant la vente de liqueurs spiritueuses, vin, bière, ou liqueurs de tempérance, en ce même jour, dans cette maison ou local, ou dans aucun autre lieu, "le tout sous peine d'une amende pour toute et chaque infraction aux présentes dispositions." La seconde proposition est liée à la première par la conjonction "et" qui fait l'une partie de l'autre, si je comprends bien cet article, en sorte qu'il faut enfreindre les deux pour constituer l'offense, "le tout sous peine d'une amende pour toute et chaque infraction aux présentes dispositions." La pénalité est pour contravention aux pré entes dispositions, c'est-à dire, pour infraction à ces deux dispositions. Du moment qu'elles sont jointes par le mot "et"—je lis cet article et je l'interprète comme si, au lieu des mots dont il est composé, il était ainsi conçu : "Et durant cette même période de temps ne vendra pas, etc., dans cette maison ou bâtiment, ou dans aucun autre lieu, des liqueurs spiritueuses, etc.,"—le tout, c'est-à dire, pour n'avoir pas fermé la maison et pour avoir vendu des liqueurs spiritueuses, etc., sous peine, etc. Nous avons à interpréter les termes d'un statut comme ils sont employés et compris habituellement. Nous sommes libres de rechercher l'intention du législateur; mais nous sommes tenus de chercher la signification réelle d'un statut dans ses propres termes; et si par là nous sommes obligés d'en venir à quelque conclusion particulière, il ne nous est pas permis de juger que le législateur entendait dire autre chose que ce que comportent les termes dont il s'est servi. Si les deux dispositions

avaient été liées par la disjonction "ou," accompagnée d'expressions appropriées, il pourrait nous être permis et nous pourrions être d'avis de donner une interprétation différente à cette partie de l'article qui impose la pénalité pour contravention. Dans tous les cas, une interprétation contraire pourrait donner lieu à des doutes sérieux, et conséquemment la double pénalité ne devrait pas être infligée. M'est avis que le bref de prohibition contre l'appelant ne l'accuse pas d'une offense complète, mais dénonce simplement un des deux éléments nécessaires pour la constituer. N'étant accusé d'aucune offense au point de vue légal, la conviction qui le frappe ne saurait être valide.

L'autre question—quoiqu'elle n'ait pas été soulevée dans la plaidoirie—l'a été par un des savants juges de la cour d'appel, et par conséquent elle mérite considération. Le savant juge auquel je fais allusion est d'avis qu'il n'y a pas lieu à un bref de prohibition dans cette cause, et que celui-ci doit être cassé en vertu du jugement dans la cause de lord Camden *vs* Horne (4 T. R. 396), mais plus particulièrement en vertu des observations de M. le juge Buller en cette cause. Cette cause, je l'ai étudiée, ainsi que les observations dont il s'agit. Le savant juge dont il est question dit dans son jugement en cette cause: "Quoi qu'on ait pu décider au dernier siècle dans les différentes causes ayant pour objet cette matière, les raisons d'accorder et de refuser les brefs de prohibition ne sont pas clairement et soigneusement définies. Si la cour inférieure a juridiction sur la matière, bien qu'elle rende un jugement erroné, ce n'est par là une raison pour motiver un bref de prohibition, mais un bref d'appel. Une autre règle également certaine c'est qu'après jugement les cours de droit commun n'émettent jamais de bref de prohibition à l'adresse des cours inférieures, à moins que leur défaut de juridiction ne paraisse à la face même des procédures." Je vais discuter le cas en litige devant vous au point de vue des deux règles ainsi énoncées.

Occupons-nous en premier lieu de la juridiction de la cour du recorder sur la matière. Si l'interprétation que j'ai donnée à l'article déjà cité est correcte, peut-on dire que cette cour avait juridiction pour connaître comme une offense ce qui n'en était pas une? La poursuite instituée contre l'appelant avait pour but de lui faire infliger la penalité pour n'avoir pas tenu sa maison fermée le dimanche. Si c'était là *per se* une offense pour laquelle il n'était pas imposé de pénalité, comment la cour du recorder pourrait-elle s'attribuer juridiction pour connaître de ce qui n'était pas une offense? et pour imposer une pénalité non autorisée par l'article dans les circonstancesi? D'après ma manière d'interpréter le statut, elle n'aurait juridiction que quand l serait allégué que les deux dispositions ont été enfreintes. Je crois donc que sous ce rapport, le bref de prohibition a été légitimement accordé, et le défaut de juridiction était suffisamment apparent à la face même de la procédure par laquelle a été instituée la poursuite. Je crois, en conséquence, que le cas actuel se trouve compris dans les termes des deux propositions de droit énoncées par M. le juge Buller.

Le bref de prohibition en cette cause a émané après jugement. Lloyd dit dans son traité sur le bref de prohibition, page 11: "Aucun bref de prohibition ne peut, conséquemment, émaner avant l'institution de l'action, mais demande peut en être faite dès que l'action est instituée, par exemple dès que la plainte est produite dans la nouvelle cour de comté. Ceci, néanmoins, ne peut être fait que dans les cas où le défaut de juridiction paraît à la face des pièces."

Il dit encore à la page 12: "Il est depuis longtemps établi que toutes les fois que le défaut de juridiction paraît à la face même des procédures, un bref de prohibition peut émaner après jugement. Telle est la doctrine exposée par toutes les anciennes autorités; elle a été depuis fréquemment confirmée, et elle est pleinement établie dans la pratique aujourd'hui. (*Voir* Roberts *vs.* Hamby, 3 *M.* et *W.* 120, Jones *vs.* Jones, 17, *L J. Q. B.*, 170.) Ainsi, si le défaut de juridiction paraît à la face des procédures, un bref de prohibition peut émaner après l'appel, quoique les parties aient virtuellement affirmé la juridiction de la cour inférieure (Gooch *vs.* l'évêque de Londres, *St.* 870). "Dans la cause de Buggin *vs.* Bennett (4 Burr, 2037), lord Mansfield dit: "S'il appert à la face des procédures que la cour inférieure n'a pas juridiction, un bref de prohibition peut émaner en aucun temps soit avant ou après

jugement, parce que le tout se trouve frappé de nullité; la cause est *coram non judice.*"

On trouve une cause (Jones *vs.* Owen, 18 *J. B. Q. B.*, 8) dans laquelle un bref de prohibition fut accordé par la cour du banc de la reine en 1848 ce qui renverse le jugement attribué à monsieur le juge Buller, et montre qu'un bref de prohibition peut être accordé même si la cour à laquelle il est adressé avait juridiction sur le cas en litige et même après l'exécution du jugement.

Lloyd cite plusieurs autres causes ayant eu le même résultat. Je suis d'avis que le bref de prohibition en cette cause a été légitimement émis après jugement.

Pour les raisons que je viens de développer, je suis d'opinion que l'appel à cette cour devrait être maintenu, et le bref de prohibition confirmé avec dépens.

Taschereau, J.:—

L'acte 42–43 Victoria, chapitre 4, article 1, décrète que: "Toute personne licenciée ou non licenciée pour vendre dans une cité, ville ou village quelconque, des liqueurs spiritueuses en détail, en quantité moindre que trois demiards à la fois, du vin, de la bière, ou des liqueurs de tempérance, devra fermer la maison ou le bâtiment dans lequel il vend, ou fait vendre, ou permet qu'il soit vendu telles liqueurs, tous et chacun des jours de la semaine depuis minuit jusqu'à cinq heures du matin, et durant toute la journée de tout et chaque dimanche de l'année; et durant ces périodes de temps, aucune telle personne ne fera vendre ou ne permettra d'être vendus, délivrés, ou ne fera délivrer dans telle maison ou bâtiment, ou en aucun autre lieu, des liqueurs spiritueuses, vin, bière, ou liqueurs de tempérance, le tout sous peine, pour toute et chaque infraction aux présentes dispositions, d'une amende de pas moins de trente piastres, et n'excédant pas soixante-quinze piastres et les frais, et à défaut du paiement de la dite amende elle sera condamnée à un emprisonnement n'excédatnt pas trois mois dans la prison commune du district où la contravention a eu lieu."

Le présent appelant a été poursuivi en vertu du dit acte pour ceci: "Le dimanche, dix-huitième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt, le dit défendeur (maintenant appelant), n'a pas fermé pendant toute la journée la maison ou bâtiment dans lequel le dit défendeur vend, fait vendre ou permet d'être vendus en détail des liqueurs spiritueuses en quantité moindre que trois demiards à la fois, la dite maison ou bâtiment situé à l'encoignure des rues Saint-Jean, et Sainte-Ursule, dans la cité de Québec. Or, le 17 février 1880, il fut condamné pour la dite offense à payer une amende de $40 et $1.65 pour les frais, et à défaut de paiement des dites sommes, à un emprisonnement pour un terme de deux mois dans la prison commune du districts de Québec. Une des raisons (invoquée lors du procès devant le recorder) pour lesquelles l'appelant combat cette conviction, c'est qu'elle n'est pas autorisée par le statut, attendu qu'aucune pénalité, à ce qu'il prétend, n'est imposée par ce statut pour avoir tenu ouverte le dimanche une maison ou bâtiment dans lequel des liqueurs sont habituellement vendues en détail. Sa prétention est que la pénalité imposée par cette dernière partie de la section pour toute infraction aux présentes dispositions, doit être interprétée comme ne s'appliquant qu'au fait de vendre, de faire vendre, de permettre qu'il soit vendu, de permettre qu'il soit livré des liqueurs spiritueuses dans telle maison ou bâtiment ou dans aucun autre lieu. Je crois que cette objection est bien fondée. L'article est ambigu, et l'appelant a droit à la stricte interprétation qu'il faut donner à toutes les lois pénales. En supposant, mais sans décider que la législature avait le pouvoir de légiférer ainsi, elle a sans doute fait une offense de tenir une auberge ouverte le dimanche; mais comme j'interprète ce statut, aucune pénalité n'est infligée à cette contravention. Elle est simplement alors un délit sujet à une mise en accusation, selon l'acte fédéral, par lequel il est décrété que:—

"Toute contravention volontaire à tout acte de la législature d'aucune des provinces du Canada, qui n'est pas décrétée être une offense de quelque autre espèce, sera un délit et sera punissable comme tel."

Je suis d'avis que la pénalité imposée à l'appelant par le recorder, et que la conviction prononcée contre lui, n'étaient pas autorisées par le statut, et que la conviction dont il a été frappé est d'une nullité absolue. Le recorder ne pouvait avoir juridic-

tion pour infliger une pénalité que le statut ne décrète ni n'autorise. Toutes les procédures instituées devant lui en cette cause ont été *coràm non judice*, même si l'acte en question est *intrà vires*.

Dans la province de Québec, il existe nombre de causes où on a jugé qu'il y avait lieu à un bref de prohibition en pareil cas. De fait, je n'aurais aucun doute sur ce sujet, si ce n'était ce qu'ont dit quelques-uns de mes savants collègues. S'il est incontestablement vrai qu'après qu'un tribunal a procédé jusqu'au verdict et au jugement ou à la sentence, il n'y a pas lieu d'émaner un bref de prohibition pour un défaut de juridiction non apparent à la face des procédures, c'est néanmoins une règle soutenue par une foule accablante d'autorités, que quand le défaut ou le manque de juridiction non apparent à la face des procédures, ce qu'on doit chercher à prohiber, le tribunal supérieur peut faire intervenir le remède extraordinaire d'un bref de prohibition à toute phase de la procédure en cour inférieure, même après verdict, sentence ou jugement, (*High Extr. Legal Rem.*, sect 774) et les cas qui y sont cités. Dans la cause de Buggin *vs.* Bennett-Burr, 2057, lord Mansfield dit: "S'il appert à la face des procédures que la cour inférieure n'a pas juridiction, un bref de prohibition peut émaner en aucun temps soit avant ou après jugement, parce que le tout se trouve frappé de nullité; la cour est *coràm non judice*."

Dans la cause d'Enright *vs.* Penzanee, lord Branwell dit à la Chambre des lords (*L. R.* 7 *App. Cas.* 240): "Sans doute, il y a des cas où un jugement erroné peut être l'objet soit d'un bref d'appel, ou d'un bref d'erreur, ou d'un bref de prohibition, mais il y en a d'autres (et celui-ci en est un) où l'erreur, s'il en existe une, est l'objet non d'un bref de prohibition, mais seulement d'un bref d'appel."

Je suis d'opinion que l'appel soit maintenu.

Gwynne, J. :—

Je suis d'avis que le statut en question, savoir, 42 et 43 Victoria, chapitre 4, article 1, province de Québec, n'impose pas la pénalité mentionnée dans cet article à la personne qui, bien que licenciée pour vendre des liqueurs spiritueuses en quantités mentionnées dans cet article, ne ferme pas, pendant toute la journée du dimanche, la maison ou bâtiment dans lequel il vend ou fait vendre telles liqueurs, à moins qu'au fait de tenir maison ouverte, fait que j'estime être l'équivalent de celui de ne pas fermer telle maison, ne se joigne la vente ou la livraison, en telle maison ou bâtiment, de liqueurs spiritueuses, vin, bière ou liqueurs de tempérance. Les termes du statut, brièvement exprimés, en tant qu'il est nécessaire pour la décision de la question en litige, sont comme suit: "Toute personne licenciée pour vendre, etc., en détail, etc., des liqueurs spiritueuses, etc., fermera la maison ou bâtiment dans lequel elle vend ou fait vendre, etc., pendant toute la journée de chaque dimanche de l'année, et durant ce même temps aucune telle personne ne vendra ou ne fera vendre ou ne permettra d'être vendus ou livrés, ou ne fera livrer dans telle maison ou bâtiment, etc., des liqueurs spiritueuses, du vin, de la bière ou des liqueurs de tempérance, le tout sous peine, pour toute et chaque infraction aux présentes dispositions, d'une amende de pas moins de $30 et n'excédant pas $75, etc." Il me paraît raisonnablement hors de doute que ces termes ne tendent point à imposer la pénalité à une personne ainsi licenciée, pour le fait seul de ne pas fermer la maison ou bâtiment dans lequel se fait habituellement la vente des boissons.

Si la législature avait en vue de faire du fait seul de ne pas fermer la maison ou bâtiment pendant toute la journée du dimanche une offense distincte rendant passible de la pénalité le propriétaire de la maison ou bâtiment, alors le moins qu'on puisse dire c'est que cette intention est très insuffisamment exprimée, et j'avoue ne pas voir clairement qu'est-ce qui constituerait l'offense sans le fait de vendre ou livrer de la boisson à quelqu'un dans la maison ou bâtiment: Si, par exemple, la personne licenciée vend habituellement des liqueurs dans une chambre ou magasin faisant partie de la maison où il demeure, faudra-t-il que toute la maison soit fermée de manière que personne, pas même le propriétaire, ne puisse y entrer ou en sortir, ou bien si la porte donnant accès de la rue dans la chambre ou magasin dans lequel les

liqueurs sont vendues habituellement constitue le seul moyen d'entrée et de sortie pour le propriétaire entre sa maison et la rue, cette porte devra-t-elle être fermée de façon que le propriétaire lui-même ne puisse la franchir, même pour aller à l'église ou, en en revenant, pour rentrer chez lui ? Ou bien, si toutes les liqueurs sont tenues sur des rayons en dehors d'un comptoir, sera-ce observer suffisamment la loi que de fermer à clef les rayons et le comptoir ? Ou bien, est-ce que l'on doit considérer l'obligation de tenir la maison fermée comme visant toutes personnes fréquentant cette maison dans le but d'y obtenir des liqueurs spiritueuses ?

Cependant, d'après moi, nous ne sommes pas appelés à décider quels éléments, quels faits constituent la commission de l'offense consistant à ne pas fermer, si cela seul est une offense en vertu du statut—mais nous avons à décider si le statut fait de ne pas fermer une offense sujette à la pénalité qu'il décrète, et évidemment il n'en fait pas une offense, à mon avis. Ces mots : "le tout" dans la phrase qui dit : "le tout sous peine, pour toute et chaque infraction aux présentes dispositions, d'une amende, etc., etc.," semblent, suivant moi, vouloir dire que l'intention de la législature est que pour être passible de la pénalité, il faut être coupable d'avoir enfreint tout ce qui est prescrit et prohibé dans l'article ; et pareillement, l'emploi des mots : "toute infraction aux présentes dispositions," indique de la part du législateur l'intention d'attacher la pénalité à chaque infraction à toutes les dispositions de l'article. La pénalité n'est pas imposée pour toute contravention à quelqu'une des présentes dispositions, mais pour toute contravention aux dispositions prises dans leur ensemble, c'est-à-dire aux deux dispositions de l'article, savoir : la non-fermeture et la vente. En interprétant l'acte ainsi, il est évident que la plainte ne porte sur aucune offense dont on puisse connaître sous l'opération du statut, et par conséquent le bref de prohibition a été légitimement accordé ; or, attendu qu'on ne prétend pas qu'il ait été vendu ou livré de liqueur spiritueuse à qui que ce soit dans la circonstance que dénonce la plainte, la cause actuelle ne soulève pas la question de savoir si le statut qui prohibe telle vente ou livraison est, oui ou non, en dehors de la compétence de la législature provinciale, et je ne crois pas que nous soyons appelés à exprimer une opinion sur une question que ne soulèvent pas les faits de la cause, et qui, conséquemment, n'est pas nécessaire pour la décision du cas qui nous est soumis ; telle est, du reste, la ligne de conduite que nous avons suivie dans une cause récente ayant pris naissance au Nouveau-Brunswick.

A mon avis, l'appel devrait être maintenu avec dépens.

La cour, étant également partagée d'opinion, l'appel fut rejeté sans dépens.

Vrai copie,

G. DUVAL, rapporteur de la C. S. C.

Câblegramme adressé à Bischoff, Londres.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE, OTTAWA, 10 novembre 1883.

La Reine-Hodge-Tramby, Conseil privé ; cause inscrite pour audition, à quand l'audition ?

BURBIDGE.

Câblegramme à Burbidge, Ottawa.

LONDRES, 12 novembre 1883.

La Reine-Hodge. Audition fixée à mercredi.

BOMPAS.

TORONTO, 14 janvier 1884.

CHER MONSIEUR,—Hodge *vs.* la Reine—Comme vous en avez été déjà informé, j'ai suivi vos instructions relativement aux questions que vous vouliez être soulevées dans la plaidoirie en cet appel. Je ne vous ai pas dit que j'avais pris au préalable mes dispositions pour soulever tous ces points de la part de mes clients. Sur réception de votre dépêche, je me suis mis en rapport avec sir Charles Tupper, et avec son acquiescement, j'ai ordonné pour le gouvernement une copie des notes sténographi-

ques que je vous envoie par le courrier d'aujourd'hui ; par la lecture de ces notes vous pourrez nous assurer que les points suggérés ont été pleinement discutés. J'ai aussi ordonné une copie du jugement, qui vient d'être reçue, et que je vous transmets immédiatement. Je prends la liberté d'inclure ici un compte des déboursés que j'ai payés de mes deniers pour les notes sténographiques et la copie du jugement, le tout se montant à $230.22 ; je considérerai comme une faveur la remise de cette somme.

Bien à vous,

J. K. KERR.

GEORGE W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice, Ottawa.

LE DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE DOIT A JAMES K. KERR.

HODGE *vs.* LA REINE.

Chargé par Bompas, Bischoff et Dodgson, pour les notes sténographiques, £43.19.3 stg., $214,92, soit une avance de 10 p. 100	$214 92
Chargé par les agents pour copie du jugement, y compris les avocats, etc., £3.2.6 stg., soit un avance de 10 p. 100	15 30
	$230 22

OTTAWA, 7 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier d'avoir l'obligeance de m'envoyer un chèque de $230.22 en faveur de M. T. K. Kerr, C. R., en paiement des notes sténographiques et de la copie du jugemennt dans la cause de Hodge *vs.* la Reine.

En parcourant la lette de M. Kerr à ce département, et dont je vous transmets une copie, vous verrez que cette dépense a été faite avec l'acquiescement de sir Charles Tupper, notre chargé d'affaires à Londres, qui a paraphé comme étant correcte la lettre de M. Kerr. Puis-je vous demander de vous occuper sans retard de cette affaire ?

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

A l'auditeur général, Ottawa.

OTTAWA, 9 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le chèque L° 10674 du département des finances, sur la banque de Montréal, Ottawa, et payable à votre ordre, pour la somme de $230.22, en règlement de compte pour les notes sténographiques dans la cause de la Reine contre Hodge. Si vous avez le reçu de Bompas, l'auditeur aimerait à l'avoir, ou sinon, une pièce justificative.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

A J. K. KERR, écr., C. R.,

MM. Blake, Kerr, Lash et Cassels, avocats, etc., Toronto.

TORONTO, 12 février 1884.

CHER MONSIEUR,—Hodge *vs.* la Reine.—J'accuse réception de votre lettre contenant un chèque de $230.22 en règlement de compte pour les notes sténographiques et la copie du jugement de cette cause. Je n'ai pas de pièce justificative distincte pour ces frais, mais je vous transmets ici pour votre information le compte donné par MM. Bompas, Bischoff et Dodgson, lequel comprend tous leurs frais relativement à cette affaire, le tout s'élevant à £184.3.11.

Vous verrez que les dernières entrées, savoir : celles du 19 et 20 novembre, se montant en tout à £43.19.3, sont pour les services rendus et ce qui a été payé pour les notes sténographiques et la papeterie nécessaire à cet objet, laquelle somme, au

change de 10 pour 100, égale $214.93. La balance, qui n'est pas comprise dans le compte ci-inclus, s'élevant à £3.2.6., au change de 10 pour 100, égale $15.29, et représente ce qu'a coûté la copie du jugement; je n'en ai pas reçu le compte de mes agents à Londres, mais en me basant sur la lettre qu'ils m'ont écrite, j'ai fixé ce chiffre en calculant d'après la proportion des honoraires chargés par feuille. Soyez assez obligeant pour me renvoyer le compte ci-inclus, parce qu'il forme pour moi et mes associés une pièce justificative relativement à d'autres frais, et qui nous servira pour le règlement des frais de l'appelant dans cette cause.

Bien à vous,

J. K. KERR.

G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

Câblegramme à Kerr, aux soins de Bompas, Londres.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE, OTTAWA, 13 novembre 1884.

Le premier ministre désire qu'on insiste sur ces points. L'acte provincial est *ultrà vires*. Il vient en conflit avec le pouvoir qu'a le parlement de réglementer le trafic des liqueurs, de faire des lois uniformes sur le commerce et pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. Voyez l'Acte-Scott et l'acte de la dernière session, et consultez-en particulièrement le préambule.

BURBIDGE.

Câblegramme à Burbidge, Ottawa.

LONDRES, 17 novembre 1883.

On a insisté sur tous les points ; la plaidoirie a duré trois jours, et s'est terminée la nuit dernière. Jugement réservé.

KERR.

CONSEIL PRIVÉ, LONDRES, 15 décembre 1883.

Présent :—Lord Fitzgerald, sir Barnes Peacock, sir Robert P. Collier, sir Richard Couch, sir Arthur Hobhouse.

Hodge, appelant, et la Reine, intimée.

Juridiction fédérale et provinciale—Acte des licences de 1877 (Ontario)—Délégation de pouvoirs aux commissaires des licences—Travaux forcés.

1. Les pouvoirs conférés par l'Acte des Licences de 1877 (Ontario) sont bien interprétés, comme consistant à faire des règlements d'un caractère purement local et de la nature des règlements municipaux et de police pour la gouverne des auberges, etc., licenciées pour la vente des liqueurs en détail, propres à préserver dans la municipalité la paix et la moralité publiques, et à réprimer l'ivrognerie ainsi que le désordre, le tapage et les rixes. Comme tels ils n'empiètent pas sur la réglementation générale du trafic et du commerce, laquelle appartient au parlement fédéral, et ils ne viennent pas en conflit avec les dispositions de l'Acte de Tempérance du Canada.

2. La législature d'Ontario, en déléguant le pouvoir de faire certains règlements aux commissaires des licences, conserve ses pouvoirs dans leur intégrité, et peut, à son gré, anéantir la délégation qu'elle a créée et en établir une nouvelle, ou bien prendre directement la chose en mains.

3. L'infliction de peines par voie d'emprisonnement pour faire exécuter une loi quelconque dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, implique le pouvoir d'infliger aussi la peine qui l'accompagne habituellement, " les travaux forcés," et la législature provinciale possédant le pouvoir d'imposer l'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, a aussi le pouvoir de déléguer pareille autorité au corps municipal créé par elle et qu'on appelle les commissaires des licences.

Per curiam. L'appelant, Archibald Hodge, propriétaire d'une auberge connue sous le nom d'hôtel Saint-James, dans la cité de Toronto, et qui était, le 7 mai 1881, porteur d'une licence pour la vente en détail de liqueurs spiritueuses dans son auberge, ainsi que d'une licence pour tenir une salle de billard, fut traduit devant le magistrat

de police de Toronto, pour contravention aux résolutions des commissaires des licences de Toronto, et fut trouvé coupable sur des preuves suffisantes pour asseoir une conviction si le magistrat avait en droit le pouvoir de la prononcer.

La conviction est ainsi formulée :

" CONVICTION.

" Canada : Province d'Ontario, comté d'York, cité de Toronto, savoir :

" Qu'on se rappelle que le 19e jour de mai, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-un, dans la cité de Toronto, dans le comté d'York, Archibald G. Hodge, de la dite cité, est convaincu devant moi, George Taylor Denison, écuier, magistrat de police dans et pour la dite cité de Toronto, d'avoir—le dit Archibald G. Hodge, licencié, après l'adoption de la résolution ci-dessous mentionnée, et lors de la commission de l'offense ci-après mentionnée en vertu de l'Acte des Licences pour tenir l'auberge connue sous le nom d'hôtel Saint-James, située rue York, dans les limites de la cité de Toronto, le septième jour de mai de la susdite année, en la dite cité de Toronto, permis et souffert illégalement qu'on fît usage d'une table de billard et qu'on jouât au billard dans la dite auberge, pendant le temps prohibé par l'acte des licences pour la vente des liqueurs, savoir : après sept heures du soir le dix-septième jour de mai, qui était un samedi, à l'encontre des résolutions des commissaires des licences de la cité de Toronto pour la réglementation des auberges et boutiques, adoptée le 25me jour d'avril de la susdite année.

" Thomas Dexter, de la dite cité, inspecteur des licences de la cité de Toronto, étant le plaignant.

" Et je condamne le dit Archibald G. Hodge, pour la dite offense, à donner et payer la somme de vingt piastres, pour être payée et employée suivant la loi, et aussi à payer au dit Thomas Dexter la somme de deux piastres et quatre-vingt-cinq centins pour ses frais en cette cause ; et si ces dites sommes ne sont pas immédiatement payées, alors j'ordonne qu'elles soient prélevées par voie de saisie et vente des meubles et effets du dit Archibald G. Hodge ; et à défaut de biens meubles suffisants, je condamne le dit Archibald G. Hodge à être détenu dans la prison commune des dites cité de Toronto et comté d'York, aux travaux forcés, pour le terme de quinze jours, à moins que les dites sommes, avec les frais et dépenses du transport du dit Archibald G. Hodge à la dite prison, ne soient payées plus tôt."

Le 27 mai 1881, une règle *nisi* fut obtenue à l'effet de déférer cette conviction à la cour du banc de la reine pour Ontario, pour qu'elle fût annulée comme illégale, pour ces raisons :—1°, que la dite résolution des dits commissaires des licences est illégale et non autorisée ; 2°, que les dits commissaires des licences n'avaient pas le pouvoir d'adopter la résolution prohibant le jeu de billard comme le fait la dite résolution, non plus que celui d'autoriser l'infliction d'une amende, ou à défaut de paiement de la dite amende, l'emprisonnement pour une infraction à la dite résolution ; 3°, l'Acte des Licences, en vertu duquel les dits commissaires ont pris sur eux de passer la dite résolution, est hors des pouvoirs de la législature d'Ontario, et n'autorise pas la dite résolution.

On observera que la question de savoir si la législature provinciale pouvait conférer aux commissaires des licences le pouvoir d'adopter la résolution dont il s'agit, n'est pas soulevée directement par la règle *nisi*. Le 27 juin 1881, cette règle fut rendue absolue et un ordre émana de la cour du banc de la reine annulant la conviction. Le jugement de la cour, qui paraît avoir été unanime, fut prononcé par le juge en chef Hagarty, et motivé d'une manière élaborée ; mais on verra qu'en définitive la décision de la cour ne repose que sur une seule raison, et ne prétend pas résoudre la question qui a été principalement discutée devant Leurs Seigneuries dans cet appel. Le juge en chef dit dans son jugement :—

" On nous a déclaré que les parties désiraient soumettre directement à la cour la très importante question de savoir si la législature provinciale, en supposant qu'elle eût elle même le pouvoir de faire ces règlements et de créer ces offenses, et d'y attribuer des peines en cas d'infraction, pouvait déléguer ce pouvoir à des commissaires ou à toute autre autorité hors de son sein."

Et il ajoute :—

" Nous sommes mis ainsi en face d'une question très sérieuse, savoir : le pouvoir de la législature d'Ontario d'investir les commissaires des licences du pouvoir de créer de nouvelles offenses et d'y attacher des peines."

Et il conclut ainsi son jugement, en parlant des résolutions :—

" La législature n'a décrété aucune de ces résolutions, mais a simplement autorisé chaque commission des licences, à les adopter dans sa discrétion.

" A notre avis, il semble bien difficile de soutenir que l'Acte de Confédération donne tel pouvoir de déléguer d'abord l'autorité de créer une quasi-offense, et ensuite de la punir par l'amende ou l'emprisonnement.

" Nous croyons que c'est là un pouvoir qui ne doit être exercé que par la législature.

" Dans toutes ces questions relatives aux pouvoirs de notre législature, nous estimons que la conduite la plus sage est de ne pas élargir le cercle de la discussion par des considérations ne touchant pas nécessairement à la décision du point en litige.

" Nous n'entrons donc dans aucune considération générale relativement au pouvoir de la législature de légiférer sur ce sujet ; mais en supposant qu'elle le possède, nous nous croyons obligés de juger qu'elle ne peut transmettre ou déléguer ce pouvoir à la discrétion d'un bureau local de commissaires.

" Nous croyons que le défendeur a droit de dire qu'il n'a violé aucune loi de la province, et que la conviction dont il est frappé ne saurait être maintenue."

Appel fut interjeté du jugement de la cour du banc de la reine à la cour d'appel d'Ontario, en vertu de l'acte d'Ontario, 44 Victoria, chapitre 27, et le 30 juin 1882, cette cour infirma la décision de la cour du banc de la reine, et maintint la conviction.

Deux questions seulement paraissent avoir été discutées à la cour d'appel : 1° que la législature d'Ontario n'avait pas le pouvoir de décréter des règlements tels que ceux faits par les commissaires des licences, ni de créer des offenses et d'attacher des peines à leur infraction ; et 2° que si la législature avait tel pouvoir, elle ne pouvait le déléguer aux commissaires, ni à aucune autre autorité hors de son sein.

Ce second argument fut celui sur lequel s'appuya le jugement de la cour du banc de la reine.

Les jugements prononcés à la cour d'appel par le juge en chef Spragge et le juge Burton, sont habiles et élaborés ; ils ont été partagés par les juges Patterson et Morrison ; Leurs Seigneuries se sont beaucoup aidées de l'examen attentif des raisons invoquées dans les deux cours.

L'appelant cherche maintenant à faire infirmer le jugement de la cour d'appel, en soulevant les deux questions sur lesquelles la cause a été débattue dans cette cour, et aussi d'autres questions techniques mais fort importantes, qui ont été plaidées devant le présent tribunal avec zèle et habileté. Les principales questions surgissent de l'acte de la législature d'Ontario et de ce qu'on appelle les résolutions des commissaires des licences.

L'acte dont il s'agit est le chapitre 81 des statuts revisés d'Ontario, 1877, et il est désigné sous le titre d'Acte des Licences.

L'article 3 de cet acte pourvoit à la nomination d'une commission des licences dans chaque cité, comté, comtés-unis ou district électoral, à la discrétion du lieutenant-gouverneur, et les articles 4 et 5 se lisent comme suit :—

Les commissaires des licences peuvent en tout temps avant le premier jour de mai de chaque année, passer une ou des résolutions pour la réglementation et la définition des questions suivantes, savoir :

" (1) Pour définir les conditions et qualifications requises pour obtenir des licences d'auberges pour la vente au détail, dans les limites de la municipalité, des liqueurs spiritueuses, ou autres boissons fermentées, ou autres boissons fabriquées, et aussi des licences de magasin pour la vente au détail dans les limites de la municipalité, de telles liqueurs dans les magasins ou endroits autres que les auberges, buvettes, débits de bière ou lieux d'amusement publics.

" (2) Pour limiter le nombre des licences d'auberge et de magasin respectivement, et pour définir la durée respective, les localités dans lesquelles, et les personnes à qui tel nombre limité de licences peut être accordé durant l'année, depuis le premier mai d'une année jusqu'au trente avril inclusivement, de l'année suivante.

" (3) Pour déclarer que dans les villes un nombre de personnes n'excédant pas dix, et dans les villages n'excédant pas quatre, qualifiées pour obtenir une licence d'auberge, peut être exempté de la nécessité d'avoir tous les accommodements requis par la loi.

" (4) Pour réglementer les auberges et magasins qui devront être licenciés.

" (5) Pour déterminer et définir les devoirs, pouvoirs et privilèges de l'inspecteur des licences de leur district.

" Article 5.—Dans et en vertu de toute telle résolution d'un bureau de commissaires des licences, le dit bureau peut imposer des pénalités pour infraction à ces résolutions."

L'article 43 prohibe la vente des liqueurs enivrantes depuis et après sept heures le samedi soir, jusqu'à six heures le lundi matin.

L'article 51 inflige à toute personne qui vend des liqueurs spiritueuses sans avoir la licence requise par la loi, ou qui enfreint autrement toute autre disposition de l'acte, quand aucune autre peine n'est prescrite pour telle infraction, une amende de pas moins de $20 et de pas plus de $50, outre les frais, pour la première offense, et pour la seconde offense, l'emprisonnement aux travaux forcés pour une période n'excédant pas trois mois de calendrier.

Article 52.—En punition des offenses contre l'article 43 (ordonnant la fermeture des auberges, etc., depuis sept heures le samedi soir jusqu'à six heures le lund imatin), une amende, pour la première offense, de pas moins de $20, avec les frais, ou de quinze jours d'emprisonnement aux travaux forcés, et des amendes plus fortes pour les deuxième, troisième et quatrième offenses. L'article 70 décrète que quand la résolution des commissaires des licences impose une amende, celle-ci peut être recouvree et réclamée devant un magistrat de la manière et dans la limite que les règlements des municipalités peuvent être mis à exécution sous l'autorité de l'acte municipal.

En vertu de ce statut, il fût dûment nommé des commissaires de licences, et conformément à ses dispositions, ceux-ci adoptèrent, au sujet des auberges et magasins de la cité de Toronto, la résolution ou le règlement dont l'autorité est maintenant révoquée en doute, et qui, entre autres choses, contient les paragraphes suivants, savoir:

" Aucune personne licenciée, ne permettra ou ne souffrira, directement ou indirectement, comme ci-dessus, qu'on fasse usage de jeu de quilles, de table de billard, de jeu de bagatelle, ou de tout autre jeu ou partie du même genre, dans telle auberge ou magasin, ou dans tout appartement relié à tel magasin ou auberge, durant le temps prohibé par l'Acte des Licences, ou par cette résolution, pour la vente des liqueurs dans ces lieux.

" Toute personne ou personnes coupables d'infraction à quelqu'une des dispositions de cette résolution, payeront, sur conviction devant le magistrat de police de la cité de Toronto, une amende de $20 et les frais; et à défaut de paiement immédiat, le dit magistrat de police lancera son mandat à l'effet de prélever la dite amende par voie de saisie et vente des meubles et effets du contrevenant; et à défaut de biens meubles suffisants, le magistrat de police logera par mandat d'arrêt, le contrevenant dans la prison commune de la cité de Toronto, avec ou sans travaux forcés, pour le terme de quinze jours, à moins que la dite amende et les frais, ainsi que tous ceux de la saisie et de l'arrestation, ne soient plus tôt payés."

L'appelant était porteur d'une licence pour la vente au détail des liqueurs dans son auberge, et il avait signé l'engagement suivant :—

" Nous, soussignés, porteurs de licences d'auberges et de magasins dans la cité de Toronto, reconnaissons que nous avons tous et chacun reçu, aux dates spécifiées vis-à-vis de nos signatures respectives, écrites ci-après, copie de la résolution ci-annexée des commissaires des licences de la cité de Toronto, passée le 25ième jour d'avril der-

nier, pour la réglementation des auberges et des magasins, et nous promettons, nous nous engageons et nous convenons, nous et chacun, d'observer et exécuter les conditions et dispositions de la dite résolution.

" 2 mai. Auberge." " A. C. HODGE, [L. S.]

L'appelant était aussi porteur d'une licence de billard pour la cité de Toronto, l'autorisant à tenir une salle de billard pendant l'année 1881, et il avait en conséquence une table de billard dans son auberge.

Il a permis l'usage de cette table de billard dans le temps où la chose était prohibée par la résolution des commissaires des licences, et c'est pour cette infraction à leurs règlements qu'il a été poursuivi et convaincu.

Cet exposé des faits suffit pour mettre Leurs Seigneuries en état de décider les questions soulevées dans l'appel.

M. Kerr, C.R., et M. Jeune, dans leur habile et complète plaidoirie pour l'appelant, ont représenté à Leurs Seigneuries que la première et la principale question à examiner dans la cause, était de savoir si l'Acte des Licences de 1877, dans ses articles ou sections quatre et cinq, était *ultrà vires* pour la législature d'Ontario, et ils ont dit avec raison que c'était une question importante tant pour le parlement fédéral que pour la législature provinciale.

Leurs Seigneuries ne croient pas nécessaire, dans la présente cause, d'émettre aucune règle ou règles générales d'interprétation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Elles reconnaissent le justesse de l'observation faite par le juge en chef Hagarty, " que dans toutes ces questions d'*ultrà vires*, la règle la plus sage est de ne pas étendre la discussion par des considérations qui ne se rapportent pas nécessairement à la décision du point en litige. Elles n'oublient pas que dans un jugement précédent sur ce même statut (*Parson vs. The Citizens Co.*), Elles ont recommandé que, " en accomplissant la tâche difficile de décider telles questions, il serait sage de la part de ceux à qui cette tâche incombe, de décider chaque question qui se soulève, au meilleur de leur jugement, sans aller plus loin, dans l'interprétation du statut, qu'il n'est nécessaire pour la décision du cas particulier qui les occupe."

L'appelant a prétendu que la législature d'Ontario n'avait pas le pouvoir de faire des lois pour réglementer le trafic des liqueurs ; que le pouvoir de faire de telles lois appartenait exclusivement au parlement fédéral, et qu'il était par conséquent enlevé à la législature provinciale par l'article 91 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, et que cette question n'était comprise dans aucune des catégories de sujets réservés exclusivement aux législatures provinciales en vertu de l'article 92. Le paragraphe de l'article 91 qu'on dit avoir été enfreint par l'Acte des Licences, 1877, est le paragraphe 2 relatif à " la réglementation du tarif et du commerce," et on a prétendu que le jugement de ce tribunal dans la cause de Russell *vs.* la Reine, décide que tout ce qui concerne le trafic des liqueurs a été attribué au parlement fédéral et conséquemment enlevé aux législatures provinciales. Cependant, Leurs Seigneuries sont d'opinion que le jugement de ce tribunal dans cette cause, n'a pas la portée qu'on lui a donnée, et que bien considéré, il devrait plutôt être interprété comme une autorité de plus en faveur du jugement de la cour d'appel.

Là, la seule question était de savoir si le parlement fédéral, en vertu de son pouvoir général de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, avait celui de passer l'Acte de Tempérance du Canada, de 1878, destiné à s'appliquer aux diverses provinces du Canada, ou aux sections de ces provinces, qui l'adopteraient particulièrement pour leur propre gouverne. Il n'était pas mis en doute que le parlement fédéral possédait ce pouvoir, en vertu de l'article 91, à moins que cette matière ne fût comprise dans une ou plus des catégories de sujets qui, par l'article 92, étaient exclusivement attribués aux législatures des provinces.

On prétendit dans cette cause-là que la matière formant l'objet de l'Acte de Tempérance tombait sous l'opération du paragraphe 13 de l'article 92, savoir : " la propriété et les droits civils dans la province," choses qui, disait-on, étaient exclusivement du ressort de la législature provinciale, et c'est sur ce qui paraît être une application erronée de quelques-unes des considérations émises par ce tribunal dans

l'examen de cette prétention, que s'est principalement appuyé l'avocat de l'appelant. Ces considérations doivent être interprétées en les restreignant au cas auquel leur application était destinée.

Dans cette même cause, Leurs Seigneuries, après avoir comparé l'Acte de Tempérance avec les lois relatives à la vente des poisons, observaient que :

" Les lois de cette nature, dont le but est de protéger l'ordre et la sûreté publics ou la morale, et qui exposent ceux qui les violent à des poursuites criminelles et à des peines, se rapportent plutôt à la catégorie des offenses publiques qu'à celle des droits civils. Leur nature même les fait ressortir au pouvoir général que possède le parlement de faire des lois pour l'ordre et le bon gouvernement du Canada."

Et encore :

" Ce que traite le parlement dans une législation comme celle-là, ce n'est pas une question se rapportant à la propriété et aux droits qui en dérivent, mais à l'ordre et à la sûreté publics. C'est là la matière principale de l'acte, et bien qu'il touche incidemment à la liberté d'user de choses pouvant appartenir à des individus, cela n'a aucunement l'effet de changer le caractère de la loi."

Et Leurs Seigneuries concluent ainsi leurs considérations sur cette partie de la cause :

" Il faut toujours bien déterminer la véritable nature et le caractère de la législation dans le cas particulier en litige, afin de s'assurer à quelle catégorie de sujets il appartient réellement. Dans le cas actuel, il paraît manifeste à Leurs Seigneuries, pour les raisons déjà données, que la matière de l'acte dont il s'agit ne tombe pas proprement dans la catégorie des sujets compris par les mots " la propriété et les droits civils," aux termes du paragraphe 13.

Leurs Seigneuries sont d'avis que le jugement, dans Russell *vs.* la Reine, s'il est bien compris, n'est pas une autorité au soutien de la prétention de l'appelant, et Leurs Seigneuries n'ont pas l'intention de se départir des raisons données dans leur jugement en cette cause. Le principe que posent cette cause et celle de la " *Citizens Insurance Company*," c'est que certaines matières qui, sous un rapport et pour un objet, tombent sous l'article 92, peuvent, sous un autre rapport et pour un autre objet, tomber sous l'article 91.

Leurs Seigneuries examinent maintenant le fond et la nature législative des articles 4 et 5 de l'Acte des Licences de 1877, chap. 181, Statuts Refondus d'Ontario. Cet acte est limité dans son opération aux municipalités de la province d'Ontario, et il est entièrement local dans son caractère et son application. Il autorise la nomination de commissaires des licences, auberges et magasins licenciés ; pour agir dans chaque municipalité, et il leur donne le pouvoir d'adopter sous forme de résolutions, ce que nous appelons règlements ou règles pour définir les conditions et les qualités nécessaires pour obtenir des licences d'auberge pour la vente au détail de liqueurs spiritueuses dans les limites de la municipalité ; pour limiter le nombre des licences ; pour déclarer qu'un nombre limité de personnes ayant les conditions requises pour obtenir des licences d'auberge peut être exempté d'avoir toutes les commodités exigées par la loi, et pour la réglementation des auberges et magasins licenciés ; pour définir les droits et les pouvoirs des inspecteurs de licences et pour infliger des pénalités en cas d'infraction à ces résolutions. Toutes ces choses paraissent d'une nature purement locale dans la province, et semblables, sans être identiques sous tous les rapports, aux pouvoirs qui appartenaient aux institutions municipales en vertu des lois passées antérieurement par les parlements locaux.

Leurs Seigneuries considèrent que les pouvoirs qu'on se proposait d'accorder par l'acte en question, lorsqu'ils sont compris comme ils doivent l'être, autorisent la confection de règlements ayant le caractère de règlements de police ou municipaux pour la bonne tenue des auberges, etc., licenciés pour la vente en détail des liqueurs, et tels qu'ils les faut pour maintenir, dans la municipalité, la paix et l'ordre publics, pour réprimer l'ivrognerie, les désordres et les rixes. De cette façon, on ne peut pas dire qu'ils s'ingèrent dans la réglementation du commerce et du trafic, qui sont du ressort du parlement de la Confédération, et qu'ils ne viennent pas en conflit avec les

dispositions de l'Acte de Tempérance du Canada, qui ne paraît pas encore avoir été adopté dans les localités.

Les sujets de législation compris dans l'acte d'Ontario, 1877, articles 4 et 5, semblent se rapporter aux paragraphes 8, 15 et 16, de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

En conséquence, Leurs Seigneuries sont d'opinion que relativement aux articles 4 et 5 de l'acte en question, la législature d'Ontario a agi dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés par l'acte impérial de 1867, et que sous ce rapport, il n'y a pas de conflit avec les pouvoirs du parlement fédéral.

En supposant que la législature provinciale eût le pouvoir de légiférer dans toute l'étendue que comportent les résolutions adoptées par les commissaires des licences, et de les faire exécuter par voie d'amendes et d'emprisonement, avec ou sans travaux forcés, on a prétendu encore que le parlement impérial n'avait pas conféré à la législature provinciale le droit de déléguer ces pouvoirs aux commissaires des licences ni à d'autres personnes. C'est-à dire, en d'autres termes, que le pouvoir conféré par le parlement impérial à la législature provinciale, devrait être pleinement exercé par elle, et par elle seulement. On s'est appuyé à cet effet sur la maxime: *delegatus non potest delegare*

Leurs Seigneuries sont, néanmoins, d'avis que l'objection ainsi soulevée par l'appelante est basée sur une idée entièrement fausse du caractère véritable et de la vraie position des législatures provinciales. Celles-ci ne sont en aucun sens déléguées ou n'agissent aucunement comme mandataires du parlement impérial. Quand l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord décréta qu'il y aurait une législature pour Ontario, et que son Assemblée législative aurait le pouvoir exclusif de faire des lois pour la province et pour des fins provinciales, se rapportant aux sujets énumérés dans l'article 92, cet acte lui conféra des pouvoirs qui ne devaient être aucunement exercés par délégation ou comme agent du parlement impérial; mais il conféra une autorité aussi entière et aussi étendue, dans les limites de l'article 92, que celle que le parlement impérial possédait et pouvait accorder, dans la plénitude de ses pouvoirs. Dans ces limites, la législature locale est suprême et possède la même autorité que le parlement impérial, ou que le parlement du Canada ou corps municipal aurait eu dans les mêmes circonstances, pour confier à une institution de sa création, le pouvoir de passer des règlements ou des résolutions concernant les matières spécifiées dans cette disposition de l'acte, ayant pour objet de donner suite et effet à cette disposition.

Il est évident qu'une telle autorité est l'auxiliaire obligée du pouvoir législatif, et toute tentative qu'on ferait sans elle pour régler une variété de détails et pour pourvoir aux moyens de mettre ces règlements à exécution, pourrait devenir oppressive, ou pourrait complètement échouer. Le jugement très complet et fort élaboré de la cour d'appel offre une foule de précédents en faveur de ce mode de législation, par lequel un pouvoir discrétionnaire limité est confié à d'autres individus, et il donne beaucoup d'exemples montrant la nécessité et l'à-propos de cette législation. On a soutenu devant ce tribunal qu'une législature s'efface en confiant à des agents ou délégués le pouvoir de faire des règlements importants. Mais tel n'est pas le cas. Elle conserve ses pouvoirs intacts, et peut à son gré supprimer l'agence créée par elle et en établir une nouvelle, ou bien prendre directement la chose en main. Jusqu'à quel point elle recourra à l'aide d'agents subordonnés, et combien de temps elle les continuera en fonctions, ce sont là des questions à décider par chaque législature, et non par les tribunaux.

Leurs Seigneuries ne croient pas nécessaire de s'étendre davantage sur ce sujet, si ce n'est pour ajouter que si les règlements ou résolutions sont autorisés légalement, le pouvoir de les faire exécuter semble nécessaire et également légal. A présent, Leurs Seigneuries ont décidé les véritables questions dans cette cause.

Plusieurs autres objections ont été soulevées de la part de l'appelant relativement au mode d'après lequel les commissaires des licences ont exercé l'autorité qui leur était confiée; quelques-unes de ces objections ne paraissent pas avoir été soulevées dans la cour inférieure, et d'autres ont été décidées au cours de la plaidoirie. Leurs

Seigneuries étaient formellement d'avis que les résolutions étaient simplement de la nature des règlements municipaux ou de police concernant les maisons licenciées, et n'empiétaient sur la liberté d'action que dans la mesure nécessaire pour prévenir le désordre et les abus qui peuvent résulter des licences pour la vente des liqueurs. Mais on a prétendu que la législature provinciale n'avait pas le pouvoir d'infliger l'emprisonnement ou les travaux forcés pour infraction à des règles ou règlements nouvellement créés, et ne pouvait pas conférer le pouvoir d'infliger l'une ou l'autre peine. On a principalement insisté sur celle des travaux forcés. Il n'est pas hors de propos d'observer que cette question, quant au pouvoir d'infliger les travaux forcés, n'a pas été soulevée lors de l'émanation de la règle *nisi* pour l'obtention du bref de *certiorari*, et on ne la trouve pas non plus parmi les raisons alléguées contre l'appel interjeté à la cour d'appel d'Ontario.

Elle semble avoir été oubliée ou bien omise après réflexion.

Si, comme Leurs Seigneuries l'ont décidé, les sujets de législation compris dans l'acte d'Ontario sont du ressort de la législature provinciale, alors le paragraphe 15 de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui pourvoit à " l'infliction de peines par voie d'amendes, de pénalités, ou d'emprisonnement, dans le but de faire exécuter toute loi de la province faite sur toute matière appartenant à quelqu'une des catégories de sujets énumérés dans cette section," est applicable au cas actuel, et n'est pas en conflit avec le paragraphe 27 de la section 91. Sous ces termes très généraux, " l'infliction de peines par voie d'emprisonnement pour faire exécuter toute loi," il semble à Leurs Seigneuries qu'est départi le pouvoir d'ajouter à la détention en prison, ce qui en est généralement l'accessoire—" les travaux forcés " ; c'est-à-dire, en d'autres termes, que " l'emprisonnement " ici, veut dire la détention dans une prison, avec ou sans son corollaire ordinaire, " les travaux forcés."

La législature provinciale ayant ainsi le pouvoir d'infliger l'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, a aussi le pouvoir de le déléguer au corps municipal créé par elle, et qu'on appelle les commissaires des licences.

On dit cependant que la législature n'a nullement délégué tel pouvoir aux commissaires des licences, et qu'en conséquence la résolution infligeant la peine des travaux forcés est nulle pour cause d'excès de pouvoir. Leurs Seigneuries ne voient pas que cette objection soit bien fondée.

D'abord, en vertu de l'article 5 de l'Acte des Licences, les commissaires peuvent imposer des pénalités. On peut mettre en doute que le mot " pénalité " soit bien choisi pour comprendre l'emprisonnement, mais il est ainsi employé dans cet acte, car l'article 52 impose à ceux qui contreviennent aux dispositions de l'article 43 une pénalité de $20 ou de quinze jours d'emprisonnement, et pour une quatrième contravention, la seule pénalité de l'emprisonnement aux travaux forcés. Il est à remarquer que dans l'article 59, où il est traité du recouvrement des pénalités, l'acte parle de " pénalités sous forme pécuniaire." Mais en supposant que le mot " pénalité " doive être restreint aux pénalités sous forme pécuniaire, ces amendes peuvent, en vertu de l'article 70, être recouvrées et réclamées de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à exécution sous l'autorité de l'acte municipal. Le mot " recouvrer " est approprié aux peines pécuniaires, et le mot " mettre à exécution " aux peines qui frappent la personne.

En consultant l'acte municipal, on trouve que, en vertu de l'article 454, les conseils municipaux peuvent passer des règlements infligeant des amendes et des pénalités raisonnables pour infraction à quelque règlement, et une peine raisonnable par l'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, pour infraction à quelque règlement au cas où l'amende ne peut être recouvrée. Les articles 400, 401 et 402 décrètent que les amendes et pénalités peuvent être recouvrées et réclamées par conviction sommaire devant un juge de paix, et que quand la poursuite est pour une contravention à un règlement municipal, le juge de paix peut infliger la totalité ou telle partie qu'il jugera à propos, de la pénalité ou peine infligée par le règlement; et que si l'on ne trouve rien sur quoi on puisse prélever une amende, le juge peut envoyer le contrevenant en prison, pour le terme, ou une partie du terme spécifié dans le règlement. Si ces règlements sont pour être mis à exécution par voie d'amende

ou d'emprisonnement, il est nécessaire qu'ils spécifient un certain chiffre pour l'amende et un certain terme pour l'emprisonnement.

L'acte des licences donne donc aux commissaires, ou le pouvoir d'infliger une peine directement à la personne, ou celui d'infliger une peine pécuniaire, laquelle, quand elle est imposée, peut être mise à exécution conformément aux articles 454 et 400-2 de l'acte municipal. Dans l'un et l'autre cas, il faut lire l'Acte Municipal pour trouver le moyen de faire exécuter la peine, et jusqu'à quel prix elle peut être mise ainsi à exécution. Le mode le plus rationnel d'interprétation des statuts ainsi formulés, est de voir dans le dernier les passages du premier auxquels on renvoie. En lisant de la sorte les deux statuts, on arrive à la conclusion que les commissaires ont le même pouvoir de faire exécuter les peines qu'ils imposent, qu'ont les conseils de faire exécuter leurs règlements, soit qu'ils puissent infliger des peines qui frappent directement la personne, ou qui la frappent indirectement seulement comme moyen de faire exécuter les peines pécuniaires. Dans l'un et l'autre cas, leur résolution doit spécifier le terme de la peine afin de donner juridiction au magistrat. Dans l'un et l'autre cas, leur résolution actuellement en litige, est parfaitement dans la limite des pouvoirs qui leur ont été conférés.

Leurs Seigneuries ne croient pas nécessaire ou utile d'appuyer sur quelques points minimes du litige, et Elles sont, sur le tout, d'avis que le jugement de la cour d'appel d'Ontario doit être maintenu, et cet appel renvoyé avec dépens, et c'est ainsi qu'Elles aviseront humblement Sa Majesté.

Jugement confirmé.

COMITÉ JUDICIAIRE DU CONSEIL PRIVÉ.

CHAMBRE DU CONSEIL, WHITEHALL, mercredi, 14 novembre 1883.

PRÉSENTS :—Le très honorable lord Fitzgerald, le très honorable sir Barnes Peacock, le très honorable sir Richard Couch, le très honorable sir Arthur Hobhouse.

HODGE *vs.* LA REINE.

[Transcription des notes sténographiques de MM. Marten et Meredith, 13 New Inn, Strand, W. C.]

M. Kerr, C. R., (du barreau canadien).—Plaise à Vos Seigneries : Je comparais avec mon savant ami, M. Jeune, pour l'appelante. C'est un appel de la cour d'appel d'Ontario et d'un jugement de cette cour, rendu le 30 juin 1882, permettant à l'intimée, la Reine, d'interjeter appel d'un jugement de la cour du banc de la reine, en la province d'Ontario, lequel jugement de la cour du banc de la reine avait annulé une conviction prononcée par le magistrat de police de la cité de Toronto, par laquelle le présent appelant avait été convaincu d'avoir permis qu'on fît usage d'une table de billard et qu'on y jouât au billard, en son auberge, dans la cité de Toronto, pendant le temps prohibé pour la vente des liqueurs, par l'Acte des Licences d'Ontario, qui forme le chapitre 181 des Statuts Revisés d'Ontario, à l'encontre de la résolution des commissaires des licences de la cité de Toronto, passée le 21 avril 1881, pour la réglementation des auberges et magasins de liqueurs. La couronne appela de ce jugement, et l'appel fut accordé. Le présent appel est contre le jugement de la cour d'appel.

A l'époque dont il est question, lors de l'offense alléguée, l'appelant possédait une licence émise sous l'autorité du gouvernement d'Ontario, par le canal des commissaires des licences pour la cité de Toronto, et en vertu de laquelle il faisait affaires comme aubergiste à l'hôtel Saint-James, dans la cité de Toronto. La licence dont il était détenteur fut en vigueur depuis le 1er mai 1881 jusqu'au 1er mai 1882. Il était aussi porteur d'une licence émise sous l'autorité de l'Acte Municipal, et datée du mois de février, antérieurement à l'émission de sa licence comme aubergiste ; cette licence l'autorisait à tenir une salle de billard et à avoir un billard à la disposition du public dans son hôtel. La licence pour cet objet est produite dans la cause et se trouve à la page 11 du dossier : " Cette licence est accordée sur paiement de $20 au trésorier de la cité,

dont reconnaissance est donnée ci-après, et sur production du cautionnement requis par le règlement, à Archibald G. Hodge, de l'hôtel Saint James, rue York, à l'effet de l'autoriser à tenir une salle de billard avec un billard dans la cité de Toronto, pourvu que le dit Archibald G. Hodge observe tous statuts, règlements et dispositions à ce sujet, qui ont été adoptés, ou pourront l'être à l'avenir par la législature de la province, ou le conseil municipal de la dite cité. Cette licence sera en vigueur jusqu'au 31ème jour de décembre 1881. Datée ce 24ème jour de février 1881." Il avait donc, en vertu de cette licence, comme l'atteste la preuve, un billard en son hôtel, dans le même bâtiment que celui connu comme étant son hôtel, ainsi que l'établit la preuve à la page 6; mais la salle de billard dans laquelle se trouvait le dit billard, formait un appartement séparé de la buvette (*bar room*) et avait une entrée séparée, mais elle faisait partie du local licencié. La plainte portée contre lui par l'inspecteur nommé sous l'autorité des commissaires des licences, était qu'il avait permis qu'on fît usage de ce billard, qu'il tenait en vertu de cette licence, durant le temps prohibé par l'Acte des Licences. La dénonciation qu'on trouve à la page 6 du dossier, fait voir que la plainte était basée sur la résolution des commissaires des licences de la dite cité de Toronto, passée le 25ème jour d'avril de la susdite année pour la réglementation des auberges et magasins. Et la preuve qui suit établit la vérité de cette dénonciation comme partie de la preuve au soutien de la dite information; la résolution des commissaires des licences pour la cité de Toronto est aussi produite, et se trouve à la page 7. Elle est ainsi formulée: "Attendu que, de par l'acte des licences, pouvoir est donné à la commission des licences, en tout temps avant le 1er jour de mai de chaque année, de passer une résolution ou des résolutions pour la réglementation des auberges et magasins de liqueurs devant être licenciés, et aussi d'infliger dans et par telle résolution des peines, pour son infraction, etc., etc. En conséquence, la commission des licences dans et pour la cité de Toronto, le 25ème jour d'avril en l'année de Notre-Seigneur 1881, déclare et décrète ce qui suit."—J'omets les paragraphes 1, 2 et 3 parce qu'ils ne s'appliquent pas au cas actuel. La commission continue: "Aucune personne licenciée ne permettra ou ne souffrira directement ou indirectement comme ci-dessus, qu'on fasse usage de jeu de quilles, de table de billard, de jeu de bagatelle, ou de tout autre jeu ou partie du même genre, dans telle auberge ou magasin, ou dans tout appartement relié à tels magasins ou auberge, durant le temps prohibé par l'acte des licences, ou par cette résolution pour la vente des liqueurs dans ces lieux." Suit l'infliction de la pénalité qu'on trouve à la page 8: "Toute personne ou personnes, coupables d'infraction à quelqu'une des dispositions de cette résolution, paiera, sur conviction devant le magistrat de police de la cité de Toronto, une amende de $20 et les frais, et à défaut de paiement immédiat, le dit magistrat de police lancera son mandat à l'effet de prélever la dite amende par voie de saisie et vente des meubles et effets du contrevenant; et à défaut de biens meubles suffisants, le magistrat de police logera, par mandat d'arrêt, le contrevenant dans la prison commune de la cité de Toronto, avec ou sans travaux forcés, pour le terme de quinze jours, à moins que la dite amende et les frais, ainsi que ceux de la saisie et de l'arrestation, ne soient plus tôt payés." La conviction est à la suite de la preuve et de la dénonciation pour avoir fait tel usage de cette table de billard. Le règlement municipal fut produit au procès, de même que la licence municipale,—c'est-à-dire le règlement en vertu duquel la dite licence fut émise.

Sir Barnes Peacock:—La pénalité lui fut infligée?

M Kerr:—La pénalité lui fut infligée par la conviction. Il fut condamné à une amende de $20, et à défaut de paiement la saisie et la vente furent ordonnées, puis à défaut de biens meubles suffisants, le contrevenant fut condamné à être détenu dans la prison commune aux travaux forcés pour le terme de quinze jours. Vos Seigneuries verront ainsi qu'il y avait deux résolutions en vigueur, l'une concernant la tenue des auberges, passée par les commissaires des licences, et l'autre un règlement du conseil municipal de Toronto, concernant la tenue des salles de billard, et autorisant l'émission de licences à cet effet. Ce règlement du conseil est passé sous l'autorité de l'Acte Municipal Les résolutions des commissaires des licences sont passées, à ce qu'on prétend, sous l'autorité de l'Acte des Licences. L'Acte des Licences prétend

donner ce pouvoir aux commissaires des licences. C'est le chapitre 181 des Statuts Revisés d'Ontario, qui décrète par son article 3, qu'il y aura un bureau de commissaires des licences, comme on le voit à la page 52 du livre rouge. Voici ce que porte cet article 3 : " Il y aura un bureau de commissaires des licences, lequel sera composé de trois personnes qui seront nommées de temps à autre, par le lieutenant-gouverneur, pour chaque cité, comté, comtés-unis ou district électoral, comme le lieutenant-gouverneur le jugera à propos, et deux des dits commissaires formeront un *quorum*, et chacun d'eux cessera d'être en fonctions le 31me jour de décembre de chaque année, mais il pourra être nommé de nouveau." Puis l'article 4 décrète ce qui suit : " Les commissaires des licences peuvent en tout temps avant le 1er jour de mai de chaque année, passer une résolution ou des résolutions pour régler et déterminer les sujets suivants, savoir:

Pour définir les conditions et les qualités requises pour obtenir des licences d'auberges pour la vente en détail dans les limites de la municipalité, des liqueurs spiritueuses, fermentées, ou autres boissons manufacturées, et ainsi de suite ; pour limiter le nombre des licences d'auberges et de magasins, et pour déterminer la date de leur émission, les localités auxquelles elles sont destinées et le nombre de personnes à qui elles sont octroyées, ou dans l'année à partir du 1er jour de mai jusqu'au 30ème jour d'avril, inclusivement, de l'année suivante ; pour déclarer que dans les cités un nombre n'excédant pas dix personnes, et que dans les villages un nombre n'excédant pas quatre personnes, qualifiées pour avoir une licence d'auberge, pourront être exemptés de la nécessité d'offrir toutes les accommodements requis par la loi ; pour réglementer les auberges et magasins licenciés.

C'est en vertu de cet article qu'on assume ce pouvoir : " De fixer et définir les devoirs, pouvoirs et privilèges de l'inspecteur des licences de son district." Article 5 : " Dans et par toute telle résolution d'un bureau de commissaires des licences, le dit bureau peut infliger des pénalités en cas d'infraction." Le pouvoir de passer le règlement municipal relatif aux billards vient de l'Acte Municipal, et n'est pas du tout compris ni mentionné dans l'Acte des Licences.

Sir Barnes Peacock :—Vous dites que les pouvoirs des commissaires dérivent de cet acte.

M. Kerr :—Les pouvoirs des commissaires dérivent de cet acte. Le pouvoir de la municipalité de passer le règlement relatif aux billards, dérive de l'acte municipal. Vous verrez un extrait de cet acte en haut de la page 51. L'article 452 de l'acte y est seulement mentionné comme suit : " Le conseil de tout comté, township, cité, ville ou village légalement constitué, peut passer des règlements." Mais l'article 461 dit : " Le conseil de tout township, cité, ville ou village légalement constitué peut passer des règlements pour licencier, réglementer et contrôler toutes personnes qui, pour des fins de louage ou de gain, directement ou indirectement, tiennent ou ont en leur possession ou chez elles, un billard ou jeu de bagatelle, ou qui tiennent ou ont un billard ou jeu de bagatelle dans une maison ou local d'entretien public, que tel billard ou jeu de bagatelle soit employé ou non, et pour fixer la somme qui devra être payée pour une licence autorisant à avoir ou tenir ainsi tel billard ou jeu de bagatelle, de même que le temps pendant lequel telle licence sera en vigueur."

Sir Barness Peacock :—Mais cela ne donne pas le pouvoir de fixer une pénalité.

M. Kerr :—L'article précédent, celui qui se trouve à la page 51, donne ce pouvoir. " Le conseil de tout comté, township, cité, ville et village légalement constitué peut passer des règlements, pour infliger des amendes et pénalités raisonnables n'excédant pas $50, outre les frais, à toute personne, pour defaut d'exécution de ses devoirs, qui a été élue ou nommée à un emploi municipal et qui néglige ou refuse d'accepter tel emploi, à moins qu'elle ne justifie de tel refus ou négligence, ou qui l'a accepté et en néglige ensuite les devoirs, et pour infraction à tout règlement de la municipalité, pour recouvrer telles amendes et les frais par voie de saisie et vente des meubles et effets du contrevenant ; pour infliger une peine raisonnable par voie d'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, soit dans une maison d'arrêt en quelque ville ou village dans le township, ou dans la prison ou maison de correction du comté, pour tout terme n'excédant pas vingt et un jours."

Milords, la question que soulève cet appel est d'un très grand intérêt dans la province, non-seulement pour le trafic, qui y est fort intéressé, mais parce que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont pris sur eux de s'occuper de ce sujet et ont légiféré là dessus. Le gouvernement provincial d'Ontario, par l'acte dont j'ai parlé, savoir : l'Acte des Licences, et le gouvernement fédéral, par un acte passé à la dernière session du parlement du Canada. Celui-ci, en revendiquant le pouvoir exclusif de statuer sur ce sujet, a de fait décrété de nouveau comme étant sous son contrôle bien des positions et bien des prescriptions prohibitives relativement au trafic des liqueurs et à sa réglementation, qui sont comprises dans l'acte d'Ontario, et l'acte fédéral sera mis en vigueur le 1er janvier de l'année prochaine. Le gouvernement central à Ottawa et le gouvernement provincial d'Ontario prétendent également avoir juridiction sur cette branche du commerce. On soutient de la part de l'appelant que le gouvernement d'Ontario n'a aucun contrôle sur cette matière et n'a pas le pouvoir de légiférer là-dessus. La première question que l'appel soulève quant au pouvoir ou à la juridiction législative, roule sur l'interprétation de ces sections qui ont déjà occupé Vos Seigneuries, les sections 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

Sir Arthur Hobhouse :--Vous dites que toute cette matière est soustraite au parlement provincial.

M. Kerr :—Oui, nous prétendons que toute la matière lui est soustraite, que l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord n'a conféré au parlement provincial aucun pouvoir de légiférer sur cette matière. Les deux sections de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord ont été déjà déférées à Vos Seigneuries dans un autre procès, mais il me faudra vous donner la peine d'y déférer de nouveau. La section 91 de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord est la première qui se rapporte à la distribution des pouvoirs législatifs. Elles est intitulée : " Distribution des pouvoirs législatifs—Pouvoirs du parlement." La section 91 dit : " Il sera loisible à la Reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces ; mais, pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans cette section, il est par le présent déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte) l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir : " — Il est ensuite énuméré un certain nombre de sujets, vingt-neuf en tout : — " Et aucune des matières énoncées dans les catégories de sujets énumérés dans cette section ne sera réputée tomber dans la catégorie des matières d'une nature locale ou privée comprises dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par le présent acte aux législatures des provinces." La section 92 décrète : " Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans la catégorie de sujets ci-dessous énumérés, savoir : 1. L'amendement, de temps à autre, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, de la constitution de la province ; 2. La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux." Sans faire lecture de tous ces paragraphes, on prétend, et je crois que la seule prétention que l'on puisse soulever relativement à la matière qui nous occupe, est, d'abord, qu'elle tombe sous les paragraphes 8 et 9 : " 8. Les institutions municipales dans la province ; 9. Les licences de magasins, de cabarets, d'auberges, d'encanteurs et autres licences, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux, ou municipaux. 13. La propriété et les droits civils dans la province. 15. L'infliction de peines par voie d'amende, pénalité, ou emprisonnement, dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans aucune des catégories de sujets énumérés dans cette section. 16. Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province." L'appelant soutient que la matière en question n'est comprise dans aucun de ces paragraphes, qu'en conséquence, et aussi d'après la règle d'inter-

prétation qu'on a donnée à ces deux sections dans des jugements antérieurs auxquels nous déférerons, ce n'est pas là une matière sur laquelle les provinces puissent exclusivement faire des lois comme sur les matières tombant dans les catégories de sujets ci-après énumérés. Or, si nous établissons ce point, la question est réglée, et le parlement fédéral se trouve investi de la juridiction en cette matière. Qu'elle ne tombe pas sous les paragraphes 9, 13, 15 ou 16 (en les passant en revue pas exactement dans l'ordre dans lequel ils sont mentionnés en l'acte). Je crois cette proposition dénaturée au delà de tout doute par le jugement dans la cause de Russell vs. la Reine, appel qui venait du Canada et où le jugement de Vos Seigneuries (causes du 7 avril, page 829) traite la question d'une façon qui me paraît concluante. Cette cause a pris naissance dans un appel d'une conviction prononcée au Nouveau-Brunswick. Vos Seigneuries se rappelleront qu'en cette cause la conviction était pour vente de liqueurs dans les limites d'un district où il y avait option locale sous l'empire de ce qu'on y appelle l'Acte Scott, lequel est un acte du parlement fédéral, en vertu duquel la vente des boissons est prohibée. Par cet acte, le commerce des liqueurs enivrantes est prohibé dans toute localité où, en vertu du système d'option, l'acte soumis aux électeurs, reçoit leur approbation.

Lord Fitzgerald : - C'est l'acte généralement connu comme étant l'Acte de Tempérance.

M. Kerr :—Oui, l'Acte de Tempérance du Canada, de 1878. La question dont il s'agit s'éleva dans cette province, et une poursuite eut lieu : ce fut la cause de la Reine *vs* la cité de Frédéricton. Le jugement en cette cause fut porté en appel à la cour suprême, mais pour une raison ou pour une autre, il ne fut pas déféré à une juridiction supérieure. Une autre poursuite, celle de la Reine *vs* Russell, fut portée en appel à la cour suprême, et celle-ci rendit le jugement qu'elle avait déjà rendu dans la cause de la Reine *vs*. Frédéricton, laquelle voulait précisément la même question.

Le jugement de Vos Seigneuries dans l'appel de la Reine *vs*. Russell, est donc une confirmation de celui de la cour suprême du Canada dans la cause de la Reine *vs*. Frédéricton, de sorte que nous avons les deux jugements de la cour suprême du Canada dans la cause de la Reine *vs*. Russell et dans celle de la Reine *vs*. Frédéricton, le premier de ces jugements étant confirmé par celui de Vos Seigneuries. Dans cette cause le pouvoir du parlement fédéral de légiférer sur ce sujet fut contesté, et on prétendit qu'en vertu de ces paragraphes 9, 13, 15 et 16 dont j'ai parlé, ou bien pouvoir était exclusivement conféré à la législature provinciale du Nouveau-Brunswick par les termes conférant le pouvoir de légiférer relativement aux licences de magasins, de cabarets et d'auberges dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux, ou, dans tous les cas, que l'acte fédéral s'ingérait dans le domaine de la propriété et des droits civils dans la province (paragraphe 13), ou que, par les termes déjà indiqués, pouvoir était donné au parlement local de légiférer pour l'infliction de peines sous forme d'amende, de pénalité ou d'emprisonnement, afin de faire exécuter toute loi provinciale concernant toute matière, et (paragraphe 16) toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province. Le jugement de Vos Seigneuries embrasse ces points, et dans ce jugement, sur lequel nous appuyons, il a été décidé que l'acte en question n'était pas du ressort de la législature provinciale, mais tombait sous la juridiction du parlement fédéral.

Sir Robert Collier :— C'était un acte pour encourager la tempérance au Canada et pour établir sur ce sujet une législation uniforme dans toutes les provinces. Il est clair qu'un acte qui s'adresse à toutes les provinces de la Confédération n'est pas du ressort de la législature locale; mais l'acte d'Ontario ne s'occupe que de cette province.

M. Kerr :—C'est exact; évidemment, l'Acte de Tempérance ne pouvait être du ressort de la législature locale. Mais ce qu'on soutenait dans la cause de *Russell vs la Reine*,—et tel était le point sur lequel fut demandé et rendu le jugement de Vos Seigneuries—c'est que la législature locale avait le pouvoir de prohiber, parce qu'elle avait le pouvoir de légiférer sur cette matière, et que, conséquemment, ce pouvoir avait été donné à la province, et se trouve exclusivement sous sa juridiction. La prétention qui fut alors soulevée d'autre part, et le jugement qui fut rendu, du moins tel

que je le comprends, c'est que cette matière ne tombait pas sous la juridiction législative de la province, et que celle-ci n'a pu constitutionnellement légiférer sur le trafic des boissons sous l'autorité des termes employés dans les paragraphes susdits.

Sir Robert Collier :—Je crois que la constitutionnalité de cet acte a été soutenue en grande partie parce que c'était un acte pour la réglementation du trafic et du commerce.

M. Kerr : Les jugements ont été rendus, comme le verront Vos Seigneuries, sur les points spécifiques que j'ai mentionnés comme se rapportant à ces paragraphes, et à la fin du jugement, après avoir discuté ces trois points, Vos Seigneuries disent : " Leurs Seigneuries étant arrivées à la conclusion que l'acte dont il s'agit ne tombe dans aucune des catégories de sujets assignés exclusivement aux législatures provinciales, il devient inutile d'examiner l'autre question, savoir: si les dispositions du dit acte tombent dans l'une des catégories de sujets énumérés en la section 91. Le fait que Leurs Seigneqries s'abstiennent de cet examen ne doit pas être interprété comme comportant une divergence d'opinion avec le juge en chef de la cour suprême du Canada et les autres juges qui ont jugé que l'acte, comme réglementation générale du trafic des liqueurs enivrantes au Canada, tombe dans la catégorie des sujets compris par les mots : " la réglementation du trafic et du commerce," qui se trouvent dans cette section, et constitue par là même un exercice valide du pouvoir législatif du parlement fédéral." De même nous prétendons ici précisément de la même manière que la matière faisant l'objet de l'acte actuellement en litige, ne tombe dans aucune des catégories de sujets exclusivement assignés à la législature provinciale, et qu'elle entre dans la réglementation générale du trafic des liqueurs enivrantes, réglementation faisant partie de la catégorie des sujets compris par les mots: la réglementation du trafic et du commerce," comme il a été jugé par la cour suprême du Canada dans le jugement qui a été confirmé, si je comprends bien, par le passage que je viens de lire du jugement de Vos Seigneuries. Nous prétendons donc que le jugement dans la cause de *Russell vs la Reine*, non seulement par les considérations auxquelles je pourrais déférer Vos Seigneuries, et qui touchent à ces sujets particuliers—car chacun d'eux a été successivement l'objet de votre examen—mais encore par la considération qui se trouve exposée à la conclusion de ce jugement, forme une autorité concluante à l'appui de notre opinion, que cette matière n'est pas du ressort de la législature provinciale, mais bien de celui du parlement fédéral en vertu du pouvoir général qui lui est donné de légiférer pour la réglementation du trafic et du commerce.

Sir Robert Collier :—C'était là un acte s'appliquant à toute la Confédération.

M. Kerr :—Cet acte s'appliquait en effet à toute la Confédération.

Sir Robert Collier : —Et, bien entendu, il ne pouvait être passé par la législature provinciale.

M. Kerr :—Non, milord. Mais Vos Seigneuries voient que nous avons à envisager la question sous son double aspect. Nous avons la législature provinciale qui légifère sur la matière, et nous avons le parlement fédéral qui légifère aussi sur la matière, tous deux réclamant juridiction et prétendant faire des lois sur ce sujet. Comme je l'ai fait remarquer à Vos Seigneuries, le jugement est précis quant aux paragraphes que j'ai déjà mentionnés; mais il ne s'occupe pas particulièrement du paragraphe 8, celui qui concerne les institutions municipales dans la province, quoique ce paragraphe se trouve compris dans la conclusion du jugement que j'ai rappelée à Vos Seigneuries, puisque vous dites: " Leurs Seigneuries étant arrivées à la conclusion que l'acte dont il s'agit ne tombe dans aucune des catégories de sujets assignés exclusivement aux législatures provinciales, il devient inutile d'examiner l'autre question, savoir : si les dispositions du dit acte tombent dans l'une des catégories de sujets énumérés en la section 91." Nous prétendons donc que le jugement sur ce sujet, tel qu'il s'applique à cette question, constitue une autorité sur laquelle nous pouvons nous appuyer pour établir que l'acte d'Ontario est *ultrà vires*; car la matière qui en est l'objet n'en est pas une sur laquelle il puisse être légiféré en vertu du paragraphe 9 : " Les licences de magasins, de cabarets, d'auberges, d'encanteurs et autres licences, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux," comme il a été jugé en cette cause. Quant à ce paragraphe

9, il faut observer que le pouvoir d'accorder des licences n'est pas dévolu à la législature provinciale dans le but de réglementer le commerce, mais afin de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux. L'acte dont il s'agit n'est pas une loi fiscale; ce n'est pas une loi pour prélever un revenu; au contraire, elle peut avoir pour effet de détruire ou de diminuer le revenu. Mais alors on soulève cette objection: "En supposant que la matière qui fait l'objet de l'acte ne tombe pas dans la catégorie de sujets énumérés dans le paragraphe 9, ce paragraphe ne peut gêner en aucune manière le parlement dans son pouvoir général de légiférer sur cette matière. Si l'argument de l'appelant, que le pouvoir donné à la législature provincial de prélever un revenu au moyen de licences empêche le parlement fédéral de légiférer au sujet de tout article ou marchandise comprise ou pouvant être comprise dans telle licence, si cet argument devait prévaloir, il en résulterait que des lois qui pourraient être nécessaires pour le bien public ou la sûreté publique, ne pourraient pas du tout être décrétées."

Sir R. P. Collier:—Dans l'acte provincial que vous contestez en ce moment, y a-t-il quelque disposition dans le but de prélever un revenu?

M. Kerr:—Il est fixé un droit sur les licences. Il s'ensuit que tout le trafic de liqueurs se trouve réglementé.

Sir R. P. Collier:—Dans la province.

M. Kerr:—Oui.

Sir R. P. Collier:—Y a t il dans l'acte quelque déclaration que l'objet en vue est de prélever un prévenu?

M. Kerr:—J'ai l'acte sous les yeux. Il n'y en a pas, si je me rappelle bien.

Sir R. P. Collier:—Nous ne pouvons juger sans avoir l'acte entier devant nous.

M. Kerr:—L'acte est intitulé: "Sa Majesté, par et de l'avis de l'Assemblée législative de la province d'Ontario, décrète ce qui suit:—1. "Cet acte pourra être cité comme l'Acte des Licences pour liqueurs." Il n'y a pas du tout de préambule; les articles suivent sans aucune déclaration.

Sir Richard Couch:—Quel est l'article relatif au droit sur les licences?

M. Kerr:—Il pourvoit à l'émission de licences et à la nomination d'inspecteurs ainsi qu'au paiement d'un droit et au nombre de licences à accorder. Il y est question aussi bien du commerce de gros que du commerce de détail.

Sir R. P. Collier:—Il y a quelque disposition sur ce qui devra être fait des droits?

M. Kerr:—"Les droits suivants sur licences seront dorénavant payables," etc. (Il fait lecture de l'article 31 de l'acte de licences). Ensuite, "le conseil de toute municipalité peut par règlements, obliger au paiement d'un droit pour la vente de liqueurs," etc., (lisant les mots) n'excédant pas $200." Puis: "Toutes les sommes provenant du paiement de droits sur licences d'auberge, de magasin de détail ou de gros, et celles reçues par les inspecteurs pour amendes et pénalités, formeront le fonds des licences de la cité, du comté, des comtés-unis ou du district électoral." C'est-à-dire que l'article 3 sera appliqué en vertu de règlements du lieutenant-gouverneur, au paiement des appointements et des dépenses des inspecteurs, etc., etc., (lisant jusqu'aux mots) "alors tout tel excédant sera remis au trésorier de telle municipalité." Ainsi, il n'existe aucun doute que c'est là une disposition adoptée pour la perception des droits sur les licences, et qu'elle est formulée comme elle le serait pour percevoir un revenu et dans la mesure où il peut être perçu. Nous ne devons pas faire de chicane inutile à propos de cet acte; mais quand ses dispositions vont plus loin et qu'elle empiètent sur le domaine du trafic et du commerce, c'est une autre affaire.

Sir R. P. Collier:—La première question est de savoir si la législature a le droit de passer un acte sur ce sujet.

M. Kerr:—Précisément.

Sir R. P. Collier:—Voilà la première question. En second lieu, vous pouvez dire que cet acte en particulier est *ultrà vires*. Il vaut tout aussi bien traiter les deux question séparément.

M. Kerr :—Oui ; pour le moment nous ne contestons pas le fait que la province puisse percevoir un droit sur les licences, et qu'elle puisse passer dans ce but un acte pour la perception d'un revenu, soit pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux.

Sir Robert Collier :—Elle peut faire cela.

M. Kerr :—Et obliger à prendre une licence.

Sir Richard Couch :—Dans le but de percevoir un revenu.

M. Kerr :—Dans le but de percevoir un revenu.

Sir Robert Collier :—Elle peut passer une loi sur les licences dans le but de se créer un revenu.

M. Kerr :—Elle peut obliger qui de droit à prendre une licence et à payer une taxe pour cela.

Sir Robert Collier :—Mais elle ne peut fixer de conditions.

M. Kerr :—Précisément ; quand elle vient à réglementer le trafic et à dire comment ce trafic doit être exercé, quand elle se mêle de dicter la manière d'exercer ce trafic, ce qui fait partie de la juridiction conférée au parlement fédéral sous la rubrique : " réglementation du trafic et du commerce," alors elle excède le pouvoir qui lui est donné, parce que les propres termes de cet acte montrent qu'il est expressément limité à la perception d'un revenu pour des objets provinciaux, et ce n'est que dans cette limite que la législature locale peut légiférer.

Sir Robert Collier :—Elle peut obliger à prendre une licence ; mais ne peut-elle pas prescrire dans quelles circonstances la licence doit être prise ?

M. Kerr :—Ce que nous prétendons c'est que quoi que ce soit dans ce genre constituerait une restriction imposée au trafic.

Sir Robert Collier :—Elle ne peut pas du tout obliger à prendre une licence, à moins qu'elle ne puisse faire exécuter cette obligation.

M. Kerr :—Et dans la limite de cette mise à exécution de l'obligation de prendre une licence. Si elle a le pouvoir, comme elle le possède en vertu du paragraphe 9, de faire des lois d'après les termes de ce paragraphe, concernant " les licences de magasins, de cabarets, d'auberges, d'encanteurs, et autres licences, dans le but de percevoir un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux," alors elle a, en vertu du paragraphe 15, le pouvoir d'infliger des peines par voie d'amende, pénalité, ou emprisonnement, dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans aucune des catégories de sujets énumérés dans cette section."

Sir Robert Collier :—Alors je dois comprendre que vous admettez ces pouvoirs-là.

M. Kerr :—Je concède qu'elle a le pouvoir d'obliger à prendre une licence.

Sir Robert Collier :—Et aussi le pouvoir d'imposer une amende pour négligence à prendre telle licence.

M. Kerr :—Oui, pour exercice de trafic sans licence ; mais quand elle va plus loin et qu'elle s'ingère de la gouverne de ce trafic de façon à gêner ce trafic, qui peut être considéré comme une branche du " trafic et du commerce," alors elle outrepasse son pouvoir, car tout pouvoir à cet égard réside dans le parlement fédéral.

Sir Robert Collier :—Vous dites que la législature provinciale peut obliger à prendre une licence, par exemple, un individu qui tient une salle de billard.

M. Kerr :—Un individu qui tient une salle de billard.

Sir Robert Collier :—A-t elle alors le pouvoir de prescrire les heures pendant lesquelles il peut tenir sa salle ouverte ?

M. Kerr :—Cela ne lui donne pas le pouvoir de contrôler la salle de cette façon.

Sir R. Collier :—Alors la licence n'est simplement que pour tenir la salle ouverte pendant un certain temps.

Sir Barnes Peacock :—Pour tenir un billard. C'est tout ce qu'il peut faire.

M. Kerr :—C'est tout ce qu'il peut faire.

Sir Barnes Peacock :—Quand il obtient cette licence, la manière dont il doit tenir sa salle de billard ne serait pas réglée par cette licence, mais par un autre acte.

M. Kerr :—Par une autre juridiction.

Sir Barnes Peacock :—La législature provinciale ne pourrait pas le licencier pour tenir son billard à la disposition du public, par exemple, pendant six jours par semaine seulement.

M. Kerr :—Je présume que ce serait là simplement une licence pour exercer le trafic, et le pouvoir d'émettre une licence n'est pas donné à la législature provinciale dans le but de permettre à tel individu d'exercer le trafic, mais afin de mettre le gouvernement en état de se faire un revenu.

Sir Richard Couch :—C'est un mode d'imposer une taxe.

M. Kerr :—Voilà tout.

Sir Barnes Peacock :—Il est dit : " dans le but de percevoir un revenu."

M. Kerr :—C'est cela. Cette licence provinciale n'a pas pour but de déterminer comment ce trafic doit être exercé ; elle n'a pas pour but de déterminer où le porteur doit exercer ce trafic, loin de cela, le trafic en question peut être exercé partout dans les limites de la province.

Sir Robert Collier :—Ne peut-il avoir une licence pour ouvrir une salle de billard dans tel ou tel endroit ?

M. Kerr :—La licence peut déterminer cela, parce qu'elle a pour but de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux.

Sir Robert Collier :—La licence peut l'autoriser à tenir un billard au n° 5, de telle rue.

M. Kerr :—Elle le peut.

Sir Robert Collier :—Mais elle ne peut aller jusqu'à fixer cinq jours ou six jours par semaine.

M. Kerr :—Je crois que non, et pour la raison que voici : parce que du moment que la législature provinciale outrepasse les limites dont j'ai parlé, elle fait plus que légiférer dans le but de prélever un revenu, comme Vos Seigneuries le verront en consultant les articles de l'acte. Le pouvoir d'imposer des taxes en vertu de la section 91 appartient au parlement fédéral. Il est expressément mentionné dans le paragraphe 3 de la dite section : " Le prélèvement de deniers par tous modes ou systèmes de taxation." Voilà comment est donné le pouvoir de taxer. Mais comme une province peut avoir besoin d'un revenu en sus de ce qui lui est assuré sous forme de subvention par cet acte pour administrer ses affaires, et aussi en sus de ce que peuvent lui procurer pour cet objet les recettes provenant de ses propres productions, on a fait spécialement mention d'une taxe spéciale qu'on l'autorise à prélever. Le paragraphe 2 de la section 92 explique ce que je veux dire : " La taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux." Ainsi, et par le même moyen, si cela ne suffit point et qu'il faille encore plus de revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux, la province peut alors faire des lois pour imposer des licences et pour le paiement de droits sur icelles.

Sir Robert Collier :—Alors, si je vous comprends bien, toute licence doit être absolue et n'être sujette à aucune condition.

M. Kerr :—En tant qu'il s'agit de la province.

Sir Barnes Peacock :—Il vous faut une licence pour faire le trafic, mais quand vous avez obtenu cette licence, vous devez exercer ce trafic suivant la loi, et si le parlement fédéral dit : " Vous ne devez pas vendre de spiritueux dans une auberge," tout ce que vous avez là c'est une licence d'auberge.

M. Kerr :—Telle est la question.

Sir Robert Collier :—La législature provinciale ne peut-elle pas déterminer combien il doit tenir de billards, soit un ou plusieurs ? Ceci est une licence pour tenir un billard. Est-il dans la limite des attributions provinciales de prescrire combien il peut tenir de billards ?

M. Kerr :—La licence dont nous parlons dans le moment est une licence pour tenir une auberge et y vendre des liqueurs.

Sir Robert Collier :—Dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'un licence pour tenir un billard—un seulement.

M. Kerr :—Précisément. Alors, je suppose que, naturellement, la législature peut, dans le but de prélever un revenu, imposer un droit sur chaque table de billard. Je ne sais jusqu'à quel point pourrait être exercé ce pouvoir ; mais le contrôle législatif de ce trafic appartient à l'autre législature. Voilà ma prétention.

Lord Fitzgerald :—Vous avez cité le cas de "La Reine *vs.* Russell ;" et le jugement dans cette cause, comme je le comprends, était simplement que l'Acte de Tempérance du Canada n'était pas *ultrà vires* relativement au parlement fédéral. Je suppose que vous voudriez vous en servir à cause de l'interprétation que Leurs Seigneuries y ont donnée du paragraphe "la propriété et les droits civils," et des matières d'une nature purement locale et privée ; autrement, ce jugement, comme tel, n'affecte nullement le cas en litige.

M. Kerr :—Excepté en ceci, que l'Acte de Tempérance constituait une ingérence dans le trafic des liqueurs, ou mieux, le contrôle de ce trafic par le parlement fédéral,

Lord Fitzgerald :—Voici l'action et la portée de l'Acte de Tempérance du Canada. tel que je le comprends. Si une localité fait option d'après le mode prescrit, l'acte peut y être déclaré en vigueur par le gouvernement central, et alors cet acte a pour effet de prohiber la vente en détail de liqueurs spiritueuses—il la prohibe complètement.

M. Kerr :—Il prohibe la vente des liqueurs dans cette localité, et en réglemente la fabrication dans cette localité pour vendre ailleurs.

Lord Fitzgerald ;—C'est cela. Cet acte, si je suis bien renseigné, n'a pas été adopté par la province d'Ontario.

M. Kerr :—Il l'a été dans quelques municipalités.

Lord Fitzgerald :—Dans quelques-unes seulement, mais il n'a pas été adopté comme règle générale

M. Kerr :—Il ne l'a pas été comme loi générale.

Lord Fitzpatrick :—Il n'a pas été adopté à Toronto ?

M. Kerr :—Non ; mais, bien entendu, l'argument que j'en tire c'est que quand la cour suprême s'en occupa, ainsi que Vos Seigneuries, sur l'appel—car les raisons exposées ici ne s'appliquent pas seulement à cet acte-là en particulier, mais s'appliquent aussi à la question de juridiction de la législature locale—il fut jugé sur ce point que la législation relative au trafic des liqueurs, soit qu'il s'agisse de réglementation ou de prohibition, n'était pas sous le contrôle de la législature locale. J'ai le jugement sous les yeux : "En ce qui concerne la première de ces catégories (9), on doit observer que le pouvoir d'accorder des licences n'est pas assigné aux législatures provinciales dans le but de régler le commerce, mais à l'effet de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux." Ainsi, Vos Seigneuries ont décidé que ce pouvoir n'est pas assigné à la législature dans le but de réglementer le trafic, mais "à l'effet de percevoir un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux." En d'autres termes, ce pouvoir n'est pas accordé dans le but de mettre la législature à même de dire comment ou bien dans quelles circonstances ce trafic doit être exercé, mais pour qu'elle puisse, ayant en vue la constitution d'un revenu, imposer un droit ou taxe sur les licences afin d'obtenir un revenu.

Sir Barnes Peacock :—Si quelqu'un trouve qu'il vaille la peine de payer un droit pour la licence, il doit exercer le trafic suivant la loi du pays.

M Kerr :—Suivant la loi générale du pays.

Sir Barnes Peacock :—Supposons que le parlement fédéral décrète que nul individu tenant un billard à la disposition du public ne permettra de jouer à la poule pour un enjeu de plus de £20 ; quoique j'aie une licence pour tenir un billard, j'enfreindrais la loi du pays si je permettais qu'on jouât à la poule pour des enjeux de £100.

M. Kerr :—Exactement. Je poserai la question comme ceci : Je présume que la province est compétente pour passer une loi décrétant que nul ne vendra de liqueurs à moins qu'il ne prenne une licence et ne paie une certaine taxe en conséquence, et elle peut imposer une certaine taxe à tous ceux qui exercent ce trafic. Mais le parlement fédéral peut faire plus ; il peut décréter : "Nul n'exercera ce trafic." Il jouit d'un contrôle absolu sur ce qui concerne la paix, l'ordre et le bon gouvernement du pays. Il peut décréter : "Pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada,

la vente des liqueurs est absolument prohibée dans les limites du Canada." De sorte que la disposition relative au revenu serait de nul effet dans ce cas.

Sir Barnes Peacock :—Il peut prohiber les maisons de jeu. Si quelqu'un juge à propos de prendre une licence de cabaret, le parlement peut décréter qu'il ne pourra permettre le jeu dans ce cabaret.

M. Kerr :—Exactement.

Sir Barnes Peacock :—Je parle seulement de cette section.

M. Kerr :—C'est cela. Mais il y a dans le jugement un autre passage relatif à ce paragraphe 9 : " Leurs Seigneuries croient que la véritable interprétation de ces dispositions de la loi ne saurait entraîner à des conséquences aussi embarrassantes. (C'est-à-dire la destruction du revenu). Bien qu'une législation comme celle dont il s'agit puisse nuire à la vente ou à l'usage d'un article compris dans une licence accordée sous l'autorité du paragraphe 9, il leur semble que cette législation n'est pas en elle-même une législation sur la matière de ce paragraphe, et qu'en conséquence elle n'est pas, par le dit paragraphe, enlevée au pouvoir général du parlement fédéral.

Sir Robert Collier :—Cela suppose qu'une licence pourrait être accordée sous l'autorité du paragraphe 9.

M. Kerr :—Oui, bien que l'acte dont nous parlons prohibe la vente des liqueurs dans les limites de la localité, de sorte que ce que Votre Seigneurie vient de faire remarquer n'indique pas que la législation en question soit réservée en aucune façon à la province, ou enlevée au pouvoir général du parlement fédéral. Passons. La question qui fut ensuite discutée dans cette cause de la Reine vs. Russell est celle-ci : " En second lieu, Leurs Seigneuries ne peuvent croire que l'Acte de Tempérance dont il s'agit tombe réellement dans la catégorie des sujets compris dans les mots : " la propriété et les droits civils." Au point de vue légal, l'acte a beaucoup de similitude avec les lois qui imposent des restrictions à la vente ou à la garde de drogues vénéneuses ou de substances explosives dangereuses. Ces articles, comme les liqueurs enivrantes, peuvent sans doute constituer une propriété, mais une loi qui impose des restrictions à la vente, à la garde ou au transport de ces articles, parce qu'il serait dangereux pour la sûreté publique de les vendre librement, ou d'en permettre l'usage, et qui rend la violation de ces restrictions un acte criminel, punissable par l'amende ou l'emprisonnement, ne peut être considéré avec raison comme une loi relative à la propriété dans le sens donné à ces mots dans la 92e section." Et Vos Seigneuries continuent en observant que bien qu'une telle loi touche à la liberté de se servir de choses qui sont la propriété d'un individu pour les avoir acquises, il ne s'ensuit pas du tout cependant que le pouvoir du parlement fédéral doive être gêné sous ce rapport. Suit cette observation : " La loi qui décrète acte criminel l'action d'un homme qui volontairement met le feu à sa maison, parce qu'un tel acte met en danger la sûreté publique; ou celle d'un homme qui surmène son cheval, parce qu'il se rend coupable de cruauté envers les animaux, touche bien dans un sens à la propriété, et au droit que possède l'individu d'en disposer à son gré, mais elle ne saurait être regardée avec raison comme une législation sur la propriété et les droits civils." Ainsi il a été jugé que les mots en question ne confèrent pas juridiction à la législature locale à l'exclusion du parlement fédéral. De même pour la question traitée ensuite et que voici : " En dernier lieu on a prétendu que l'acte tombe sous le paragraphe 16 de la section 92. " Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province." Naturellement, le conseil de l'appelant n'a pas prétendu que la législature du Nouveau-Brunswick eût pu passer l'acte dont il s'agit, et dont les dispositions s'appliquent à toutes les provinces ; et relativement à cette dernière proposition, il n'a pas nié non plus au parlement fédéral le pouvoir de passer un acte de la nature de celui qui est en litige, exécutoire à la fois par tout le Canada.

Leurs Seigneuries comprennent bien ce qu'il prétend, c'est que, au moins à défaut d'une loi générale du parlement fédéral, les législatures provinciales auraient pu, chacune pour sa propre province, passer une loi locale de même nature, et que de plus, comme les dispositions prohibitives et pénales de l'acte dont il s'agit ne deviennent exécutoires que dans les comtés et villes où il est adopté en la manière prescrite,

ou, comme on a dit, " par suite d'option locale," la législation, à sa face même, portait dans son effet sur matière d'une nature purement locale. " Ici Leurs Seigneuries défèrent au jugement du juge en chef Allen ; et Elles diffèrent d'opinion avec lui. Le savant juge en chef dit : " Si, au lieu de restreindre et de régler simplement la vente des liqueurs, cet acte l'eût prohibée, je n'aurais pas douté que le parlement eût le pouvoir de le passer ; mais je crois qu'un acte qui a pour but d'autoriser les habitants de chaque ville ou paroisse à régler la vente des liqueurs, et d'ordonner à qui, pour quels objets, et à quelles conditions les liqueurs spiritueuses peuvent y être vendues, traite de matières d'une nature purement locale, et qui, aux termes du paragraphe 16 de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, tombent sous le contrôle exclusif des législatures locales." Leurs Seigneuries ne peuvent partager cette opinion, " différant d'opinion avec le juge en chef Allen sur ce point expressément." " Le but avoué du parlement en passant l'acte, c'est d'établir, pour toutes les provinces, une législation uniforme relativement à la vente des boissons enivrantes dans le but d'encourager la tempérance au Canada. Le parlement ne croit pas plus désirable d'encourager la tempérance dans une province que dans une autre, mais également désirable par tout le pays." Ainsi, ce qui a été l'épreuve décisive et la règle d'interprétation des deux sections, le voici : Cette législation paraît-elle avoir pour objet une matière sur laquelle pouvoir a été donné exclusivement aux législatures provinciales de faire des lois sous l'autorité de quelqu'un des paragraphes définissant ces matières ? Car Vos Seigneuries verront que l'organisation et la distribution générales des pouvoirs sont celles-ci : Certaines matières définies de législation sont attribuées aux législatures provinciales ; tout ce qui excède ceci appartient au parlement fédéral ; toutes les matières qui ne sont pas définies expressément par cette section 92 sont réservées au parlement fédéral, et cela est expressément déclaré dans la section 91.

Sir Richard Couch :—Leurs Seigneuries ont dit dans cette cause, que d'après la nature de l'acte, il ne pouvait être considéré comme étant d'une nature locale.

M. Kerr :—Elles l'ont dit, et s'il en était ainsi dans ce cas-là, à plus forte raison en est-il de même dans celui-ci.

Sir Richard Couch :—Cet acte avait pour objet de réglementer le trafic par tout le pays, et ne devenait pas local à cause du fait que par suite d'option, il pouvait être mis en vigueur dans des localités particulières.

M. Kerr :—Option qui le rendait susceptible d'être mis en vigueur seulement dans les comtés qui l'adoptaient.

Sir Arthur Hobhouse :—La base du jugement, c'est que l'acte n'était pas local ou privé, parce qu'il concernait l'ordre et le droit publics—la sûreté et l'ordre publics.

Sir Robert Collier :—Dans toute l'étendue du Canada.

Sir Arthur Hobhouse :—Pas simplément parce qu'il s'étendait à tout le Canada—mais parce que c'était un sujet affectant également toute la Confédération.

M. Kerr :—Et c'était conséquemment une loi pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. C'est expressément sur ce principe qu'est basée la conclusion du jugement : " Leurs Seigneuries étant arrivées à la conclusion que l'acte dont il s'agit ne tombe dans aucune des catégories de sujets assignés exclusivement aux législatures provinciales, il devient inutile d'examiner l'autre question, savoir : si les dispositions du dit acte tombent dans une des catégories de sujets énumérés dans la section 91. Le fait que Leurs Seigneuries s'abstiennent de cet examen ne doit pas être interprété comme comportant une divergence d'opinion avec le juge en chef de la cour suprême du Canada et les autres juges qui ont jugé que l'acte, comme réglementation générale du trafic des liqueurs enivrantes au Canada, tombe dans la catégorie des sujets compris par les mots : "*la réglementation du trafic et du commerce.*"

Lord Fitzgerald :—Il n'y a pas de conflit entre l'acte de 1878 et l'acte d'option locale. Ces deux actes peuvent coexister, et ils coexistent en effet. Voici la position que vous prenez : la législature provinciale ne peut passer d'acte réglementant la vente des liqueurs spiritueuses dans les limites de la province. Si, par exemple, elle passe un acte ainsi formulé : " Qu'il soit décrété qu'aucun débitant licencié de liqueurs spiritueuses ne tiendra son local ouvert depuis le samedi soir jusqu'au lundi

matin," cet acte outrepasse les pouvoirs de la législature provinciale et est du ressort du parlement fédéral.

M. Kerr :—Oui.

Lord Fitzgerald :—Ce serait donner une portée bien étendue au jugement dans la cause de Russell *vs* la Reine.

Sir Richard Couch :—Cela n'a certainement pas été décidé dans la cause de Russell *vs.* la Reine.

Sir Robert Collier :—Dans la cause de Russell *vs.* la Reine, il ne pouvait être question que l'acte pût être passé par la législature locale. Cet acte s'appliquait à toute la Confédération.

M. Kerr :—On discuta le point qu'une loi semblable pouvait être décrétée relativement à chaque province, et conséquemment, que s'il en était ainsi, c'était là une matière attribuée exclusivement aux législatures provinciales ; or cela ne peut être que si cette matière est attribuée aux législatures provinciales. En d'autres termes, les législatures provinciales ne peuvent adopter un tel acte que si c'est une matière qui leur est assignée exclusivement.

Sir Arthur Hobhouse :—Il n'est pas dans l'intention du jugement dans la cause de Russell *vs.* la Reine, de décider que si c'est une matière attribuée aux législatures provinciales, le parlement fédéral peut s'en emparer en en étendant la portée au delà de la juridiction des provinces.

M. Kerr :—En d'autres termes, l'acte dont il s'agissait *in re* Russell *vs.* la Reine aurait été également une matière appartenant à la juridiction fédérale si on l'avait limité dans sa rédaction à quelques-unes seulement des provinces, parce que cet acte se rapporte au trafic et au commerce, chose qui est de la juridiction fédérale, et parce que la matière, objet de cet acte, se trouve comprise dans la législation pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. Cet acte eût été également du ressort du parlement fédéral, si, au lieu d'être applicable à toute la Confédération, il eût été limité dans ses termes à quelques-unes des provinces, parce que la matière qui en fait l'objet confère cette juridiction au parlement.

Sir Arthur Hobhouse :—La difficulté que vous avez à résoudre, c'est quand vous dites que chaque municipalité ne peut être chargée de fixer pour elle même le temps pendant lequel les maisons d'entretien public doivent être tenues ouvertes. Voilà la question que vous avez à éclaircir.

Lord Fitzgerald :—La question est de savoir si, en l'absence d'un acte comme l'acte d'option locale, le parlement du Nouveau-Brunswick eût passé un acte local réglant le temps pendant lequel les auberges et cabarets peuvent rester ouverts, ce dernier acte aurait été jugé être *ultrà vires.*

M. Kerr :—Dans l'examen de la cause à la cour suprême du Canada, Sa Seigneurie le juge en chef, dont le jugement est soutenu sous ce rapport, traita le sujet précisément à ce point de vue, disant que la question était déjà venue devant lui et qu'il entretient encore l'opinion que ce n'est pas là une matière du ressort de la législature locale, mais bien du ressort du parlement fédéral : " Quand j'avais l'honneur d'être juge en chef du Nouveau-Brunswick, la question du droit de la législature provinciale de passer des lois prohibant la vente," etc., etc. (M. Kerr cite des rapports de la cour suprême jusqu'aux mots) " déclaré l'acte *ultrà vires*, et conséquemment inconstitutionnel."

Lord Fitzgerald :—Il s'agit là de prohibition.

M. Kerr :—Oui : " J'ai soigneusement reconsidéré le jugement prononcé alors, et il ne s'est pas élevé dans mon esprit le moindre doute quant à la justesse de la conclusion à laquelle est arrivé le tribunal en cette affaire," etc., etc. (M. Kerr lit jusqu'aux mots) " je pense encore de même, et je suis obligé en conséquence de permettre cet appel." Ceci se rapporte à la prohibition du trafic, comme Vos Seigneuries viennent de l'observer ; mais ce pourquoi le juge en chef décide que la législature provinciale n'a pas le pouvoir de prohiber la vente des liqueurs, c'est que le contrôle et la réglementation du trafic, compris dans le pouvoir majeur de prohiber, appartiennent au parlement fédéral, et nullement aux législatures locales." On a de même allégué avec insistance que le parlement fédéral ne peut avoir le pouvoir de

permettre la vente des liqueurs enivrantes comme breuvage, etc., etc. (Il lit jusqu'aux mots) " au moyen de licences de magasin et d'auberge. Je ne vois pas quelle est la force de cette objection."

Sir Robert Collier :—Allez-vous jusqu'à prétendre que si la législature provinciale accorde une licence, ou a le pouvoir d'accorder une licence pour vendre des liqueurs spiritueuses en tout temps, elle ne peut limiter le temps de la vente, que ce doit être une licence pour vendre le dimanche pendant les offices divins ; que ce doit être une licence pour vendre pendant toutes les heures de la nuit ; qu'elle ne peut pas imposer dans la licence cette condition que le licencié ne devra vendre que jusqu'à minuit, par exemple ? Il vous faudrait aller jusque-là.

M. Kerr :—Je demande pardon à Votre Seigneurie de répondre ainsi à cette question. S'il n'y avait pas de loi relative aux licences, alors tout individu pourrait vendre à toute heure qu'il lui plairait, et ce serait par une restriction imposée à ce trafic que l'individu engagé dans ce trafic serait contrôlé. La position que je prends est celle-ci : Je ne dis point qu'une loi ne peut être passée ni qu'il n'existe pas de pouvoir pour contrôler ce trafic, ou l'individu qui y est engagé, mais que ce pouvoir appartient au parlement fédéral, et que le seul pouvoir attribué à la législature provinciale ne regarde pas le trafic. Le pouvoir dont nous parlons n'a pas trait à la perception d'un revenu.

Sir Robert Collier :—Alors votre réponse à ma question est que la législature locale ne peut fixer aucun temps pour la vente des liqueurs. Si elle accorde une licence, ce doit être pour vendre des liqueurs en tout temps.

M. Kerr :—En tout temps.

Sir Robert Collier :—Et elle ne peut imposer aucune condition, celle, par exemple, qu'il n'en sera pas vendu le dimanche ou en aucun autre temps.

M. Kerr :—C'est cela.

Sir Robert Collier :—Et s'il est besoin d'une législation sur la vente des liqueurs le dimanche, elle doit être l'œuvre du parlement fédéral ?

M. Kerr :—Précisément.

Sir Robert Collier :—La législature locale peut accorder une licence pour la vente des liqueurs, mais il faut s'adresser au parlement fédéral pour faire passer un acte fixant le temps de la vente, et ainsi de suite.

M. Kerr :—Oui ; précisément comme les autres, par exemple, sont obligés de faire. Cela n'est pas restreint aux licences d'auberges, mais comprend aussi " les licences de magasins, de cabarets et d'encanteurs." Un encanteur peut exercer son état le jour et la nuit.

Sir Robert Collier :—Et le dimanche aussi, sans doute ?

M. Kerr :—Si ce n'est pas contraire à la loi du pays. Mais ce serait contraire à la loi générale du pays, de sorte que l'encanteur ne pourrait exercer le dimanche.

Sir Robert Collier :—Je ne sache pas qu'il en soit ainsi ?

M. Kerr :—C'est établi par nos lois statutaires. Pour revenir à mon sujet, cela signifierait donc simplement une taxe. C'est une taxe imposée sur un trafic, en d'autres mots, au lieu d'une taxe sur la propriété. Les législatures provinciales peuvent percevoir un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux sur cette espèce particulière de propriété ou de trafic, justement comme elles peuvent percevoir un revenu ou justement comme peut leur avoir été donné le pouvoir de le percevoir sur tout autre genre d'affaires, et voilà tout. Je cite du jugement du juge en chef, auquel je réfère.

Lord Fitzgerald :—Se trouve-t-il dans les rapports ?

M. Kerr :—Il est rapporté dans le troisième volume des rapports de la cour suprême du Canada, page 505, cause de *la Reine vs Frédéricton*. Le juge en chef dit : " D'après la même méthode de raisonnement, on a énergiquement prétendu que le parlement fédéral ne peut avoir le droit de prohiber la vente des liqueurs enivrantes comme breuvage " etc., etc. (M. Kerr lit jusqu'aux mots) " sur le même sujet."

Sir Arthur Hobhouse :—Il paraît juger que les mots de la fin de la section 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord se rapportent à toutes les catégories de

sujets énumérés en la section 92, et pas seulement à la catégorie de sujets compris dans le paragraphe 16. Ne paraît-il pas juger ainsi?

M. Kerr :—Oui, et cette opinion est adoptée par M. le juge Gwynne dans son jugement si élaboré, lequel est rapporté dans le même volume. Je crois qu'il ne dépasse pas la limite des matières qui sont spécialement mentionnées. Il s'occupe du trafic et du commerce. Ce qu'il dit, c'est que par la section 91, pouvoir général est donné au parlement fédéral sur un article, et cet article est le trafic et le commerce. Or, si de la manière dont ce sujet peut être traité par le parlement fédéral il résulte quelque perte pour les provinces, cela n'entrave pas nécessairement le pouvoir du parlement. Voilà ce que me paraît être son jugement.

Sir Arthur Hobhouse :—Le sujet peut tomber dans la catégorie des matières comprises dans le paragraphe 10 ou le paragraphe 8.

M. Kerr :—Dans quelque catégorie qu'il puisse tomber, ce serait diminuer le pouvoir du parlement fédéral.

Sir Arthur Hobhouse :—Cette théorie semble retrancher de la section 91 les mots, "relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces." Les mots qui terminent la section 91 ne se rapportent qu'à la catégorie de matières comprises dans le paragraphe 16 de la section 92: "Et aucune des matières énoncées dans les catégories de sujets énumérés dans cette section ne sera réputée tomber dans la catégorie des matières d'une nature locale ou privée comprises dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par le présent acte aux législatures des provinces." C'est-à-dire la catégorie des sujets compris dans le paragraphe 16. L'interprétation que vous donnez à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord rendrait la législature fédérale maîtresse de presque tout.

M. Kerr :—Je puis la rendre plus claire en mentionnant d'autres cas dont il est traité dans les deux sections, parce qu'il me semble que les termes employés ici par l'acte dénotent simplement une intention comminatoire pour prévenir l'abus; mais la section 91 donne le pouvoir général de ne légiférer qu'avec cette restriction, savoir: qu'il y a certains sujets qui sont exclusivement assignés aux législatures des provinces. Ces sujets sont définis dans la section 92. Le pouvoir de légiférer sur ces sujets dans les limites qu'ils comportent, tels qu'ils sont définis, appartient aux provinces seules. Si quelqu'un d'entre eux est détaché de tout autre pour être traité séparément sous son aspect le plus général, et que cela ait l'effet de préjudicier aux provinces comme, par exemple, dans le cas actuel, en ce qui concerne la perception d'un revenu, ça n'exclurait pas le parlement fédéral de l'exercice du pouvoir qu'il possède de légiférer là-dessus. Voilà seulement la limite à laquelle s'étend la juridiction provinciale en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, elle ne va pas plus loin, et je l'ai plutôt exagérée en l'exposant il y a un instant. Or, les juges de la cour suprême disent qu'un des pouvoirs appartenant indubitablement au parlement fédéral est celui de légiférer pour la réglementation du trafic et du commerce, et si, sous ce rapport, la législation opère de façon à avoir pour effet le retranchement d'une source de revenu ou la réduction d'un revenu, il ne s'ensuit pas nécessairement que le parlement fédéral ne puisse pas légiférer à cet égard. Au contraire, c'est lui qui possède le pouvoir supérieur, et il peut en résulter que les législatures locales souffrent par le fait de n'avoir pas le pouvoir de percevoir un revenu dans ce cas. Voilà, je crois, la portée du jugement. Dans tous les cas, je suis autorisé à ne donner devant Vos Seigneuries que ces limites à la juridiction provinciale.

Mais, milords, il y a d'autres exemples, celui-ci entre autres: le parlement fédéral a le pouvoir de prélever des deniers par tout mode ou système de taxation. Un paragraphe de la section 92 attribue aux provinces "la taxation directe dans les limites de la province, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux." Il peut arriver que, pour des objets fédéraux il soit besoin de percevoir un revenu d'une manière qui puisse nuire à la taxation directe et ainsi empêcher pour un temps ou pour toujours la législature d'opérer une chose qui lui est apparemment conférée—la taxation directe dans les limites de la province—mais pouvoir plus étendu étant donné au parlement fédéral, ce pouvoir prévaudra, et le fait qu'il nuit cependant à

l'exercice de cet autre pouvoir de taxation directe, ou à son efficacité, ne le gênerait en aucune façon. De même, le paragraphe 26 de la section 91 confère au parlement fédéral le pouvoir de faire des lois sur le mariage et le divorce ; le paragraphe 12 de la section 92 donne aux législatures locales le pouvoir de faire des lois relativement à " la célébration du mariage dans la province." Les deux pouvoirs ne sont pas incompatibles, mais le plus grand de ces pouvoirs peut être exercé, le moindre étant celui relatif à la célébration du mariage comparativement au pouvoir général touchant le divorce—quoiqu'il puisse toucher directement à la propriété et aux droits civils. Même résultat, sous un autre rapport, si nous passons à un autre sujet. " L'administration de la justice dans la province, y compris la création, le maintien et l'organisation de tribunaux de justice pour la province, ayant juridiction civile et criminelle, y compris la procédure en matières civiles dans ces tribunaux." Voilà un plus grand pouvoir donné exclusivement aux provinces, et pourtant ce pouvoir est contrôlé par le moindre pouvoir conféré au parlement fédéral et qui consiste à légiférer sur ce sujet particulier : " la banqueroute et la faillite," comme l'énonce le paragraphe 21 de la section 91. De même, sous cette rubrique, " pouvoir donné aux législatures locales de légiférer sur la propriété et les droits civils," il a été jugé par Vos Seigneuries que cela donne aux législatures provinciales le contrôle sur la conclusion et l'effet des contrats. Cependant nous voyons que les lettres de change et billets promissoires, l'intérêt et autres matières du même genre sont déférés au parlement fédéral, et que juridiction lui est donnée sur ces matières ; de sorte que tout en devant tenir compte de ces deux pouvoirs, il nous faut d'abord examiner lequel est le plus grand et quel effet peut en résulter sur l'autre. Alors, à mon point de vue, il n'est pas porté atteinte au plus grand pouvoir, soit qu'il appartienne, suivant le cas, au parlement fédéral ou aux législatures provinciales. Il faut prendre cela en considération dans l'examen de cette question.

Il ne s'agit pas de prétendre qu'un seul parlement peut exclusivement représenter les opinions de la nation, ou connaître les désirs de la nation. Les deux parlements venant du peuple comme c'est le cas, l'un est justement aussi capable que l'autre de refléter l'opinion et protéger les intérêts du peuple, de sorte qu'il se peut parfaitement qu'il soit nécessaire que la législation soit faite jusqu'à un certain point par l'un sur un sujet, et qu'elle soit développée par celle des autres corps législatifs.

Sir Robert Collier :—Je crois que la question, posée au point de vue de ce qui convient le mieux, se résout tout à fait en faveur des provinces.

M. Kerr :—Indubitablement ; mais l'intention générale de l'acte est opposée à la collation de ce pouvoir.

Sir Robert Collier :—Vous en étiez simplement à la question de convenance. Nous avons affaire, bien entendu, à la loi telle qu'elle est.

M. Kerr :—Mais l'intention générale de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est contre cela. Cette intention est d'assigner à la juridiction respective des parlements, certaines choses définies pour certaines objets définis dans quelques cas, et dans d'autres, pour des objets généraux. Dans le cas actuel, ce peut être dans le but spécial de mettre les provinces en mesure de percevoir un revenu qu'on leur a donné ce pouvoir, et dans ce but seulement ; et le pouvoir général de légiférer sur cette matière ainsi traitée, réside dans l'autre parlement.

Je défère donc Vos Seigneuries, sans les entretenir davantage là-dessus, à l'opinion qui est confirmée en ce sens par le jugement de Vos Seigneuries, opinion non-seulement du juge en chef, mais du juge Gwynne, de la cour suprême, lequel a été d'accord avec le juge en chef ; ils envisagent le sujet à ce point de vue, savoir, que c'est un sujet qui se rapporte au trafic et au commerce, qui regarde aussi la paix, l'ordre et le bon gouvernement ; que le pouvoir de légiférer sur cette matière a été donné au parlement fédéral, et qu'il n'a été conféré à cet égard aux législatures provinciales qu'un pouvoir limité dans le but de percevoir un revenu, en émettant des licences.

Sir Robert Collier :—L'acte d'Ontario n'est pas complètement *ultrà vires*, mais quelques-unes de ses dispositions sont *ultrà vires*. Il est *intrà vires* quand il décrète l'émission de licences.

M. Kerr:—Oui.

Sir Robert Collier:—Et l'emploi du produit des licences comme revenu.

M. Kerr:—Oui.

M. Robert Collier:—Jusque là l'acte est *intrà vires*, mais il est *ultrà vires* quand il prétend réglementer le trafic.

M. Kerr:—Voilà tout ce que nous sommes appelés à soutenir.

Sir Robert Collier:—C'est une partie du statut qui est *ultrà vires*, non le tout.

M. Kerr:—Voilà tout. Bien entendu, nous avons instruction de n'attaquer que cette partie de l'acte sur laquelle est basée la conviction. Le jugement de monsieur le juge Gwynne traite le sujet à fond et très complètement, et il appuie son opinion sur des raisons toutes très convaincantes. On trouve ce jugement dans le rapport dont j'ai déjà lu des extraits, et je n'ai pas besoin d'employer plus de temps à en faire des citations. Cette opinion a été également adoptée dans une cause qui est venue depuis devant nos tribunaux: celle de la Reine vs. Howard, dans le 45ième volume des Rapports du Haut-Canada (*Upper Canada Reports*); notre cour du banc de la reine y défère au jugement de la cour suprême sur ce point, et l'approuve. Il me semble donc que, sauf pour le paragraphe 8 de la section 92, le jugement dans la cause de la Reine vs. Russell, comme je me suis efforcé de le faire voir, peut être cité comme une autorité à l'appui de notre position, et quant au paragraphe 8, je crois que le jugement en tient compte aussi, parce que Leurs Seigneuries traitent ainsi la matière en litige, savoir: Qu'elle ne tombe dans aucune des catégories de sujets exclusivement attribués aux législatures provinciales. Il n'est pas fait expressément mention de ce paragraphe dans le jugement dont il est ici question, et j'ai quelque chose à dire sur ce point. Je dois aussi remarquer que, bien que ce jugement soit postérieur à celui de Russell vs. la Reine, il n'y est pas déféré pour cette raison: Le jugement *in re* Russell vs. la Reine fut rendu le 23 juin, et le jugement dont était appel fut rendu le 30 juin; en conséquence, la cour n'avait pas sous les yeux le jugement *in re* Russell *vs.* la Reine, car autrement, il y aurait eu sans doute quelque explication ou réserve dans cette partie du jugement de notre cour d'appel se rapportant à quelques-uns des points sur lesquels elle diffère directement d'opinion avec Vos Seigneuries dans la cause de la Reine *vs.* Russell. Je ne doute pas que telle soit la raison pour laquelle ce jugement ne parle pas de celui de Vos Seigneuries. Le juge en chef de la cour d'appel, traitant le sujet dont il s'agit, pose en principe que cette législation n'est qu'un changement dans le rouage de ce qui constituait les institutions municipales. Il dit, page 24 du dossier, 30ième ligne: "Je n'entretiens personnellement aucun doute quant au pouvoir de la législature provinciale d'opérer le changement fait dans la loi municipale telle qu'elle existait alors par l'acte de 1875-76. Je crois que cela ne doit être regardé que comme un changement dans le mécanisme au moyen duquel les institutions municipales de la province avaient jusque-là fonctionné; et comme le pouvoir de faire des lois concernant les institutions municipales a été conféré à cette législature par l'Acte de Confédération, elle avait, à mon avis, évidemment le pouvoir d'effectuer ce changement." Pour rendre la chose plus claire, je dois dire qu'à l'époque où l'Acte de la Confédération a été passé, le pouvoir de s'ingérer et d'émettre des licences avait été conféré aux municipalités par l'ancienne province du Canada. Elles émettaient les licences, en recevaient le prix, dont elles remettaient une partie au gouvernement, et gardaient le reste pour elles; et pouvoir était donné par l'acte municipal alors en vigueur, les 29 et 30 Victoria, de faire des règlements pour la gouverne des maisons d'entretien public où étaient vendues des liqueurs. L'argument du savant juge en chef est que le parlement impérial avait cela en vue quand il conféra ce pouvoir sur les institutions municipales de la province, d'autant plus que c'était inscrit dans les statuts à l'époque où fut passé l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et il avait conséquemment l'intention de conférer aux législatures locales tous les pouvoirs compris à cet égard dans le dit acte; que telle était la loi, et qu'elle continua d'être ainsi jusqu'à ce que fut passé l'acte de la 32me Victoria par la législature de la province d'Ontario, alors que fut affectué un changement. Le changement fait à cette époque consista en substance à transporter le

pouvoir d'émettre les licences, qu'avait la municipalité, aux commissaires de police ayant le contrôle de la force de sûreté ou de l'organisation policière de la cité ou des villes, et ce fut en ce sens que s'opéra un changement. Cet ordre de choses continua à faire loi jusqu'en 1875-76, alors que par la 39ème Victoria, chapitre 26, statuts d'Ontario, la commission des licences fut constituée pour la première fois.

C'est là l'acte qui, après avoir été refondu, est soumis actuellement à la considération de Vos Seigneuries. Il a été refondu par les statuts revisés, chapitre 181. Le pouvoir d'émettre des licences a été conféré aux commissaires de police par la 32e Victoria ; c'est sur ce sujet, le premier acte après la confédération, qu'il importe de présenter à l'attention de Vos Seigneuries.

Sir Robert Collier :—C'est un acte d'Ontario ?

M. Kerr :—Oui. Une partie de cet acte se trouve à la page 44 du Livre rouge. Ce n'en est qu'un extrait. Le seul changement qui fut fait par cet acte dans la loi existant avant la confédération, est celui-ci : le pouvoir d'émettre les licences fut transféré aux commissaires de police. Le pouvoir de faire des règlements et de les faire exécuter fut donné aux conseils municipaux, mais le pouvoir de faire des règlements ne fut pas donné aux commissaires de police, et cet acte abrogea l'Acte Municipal en tout ce qui s'y rapporte aux licences. Ainsi, depuis lors, le pouvoir auparavant conféré aux municipalités en vertu de l'acte relatif aux institutions municipales, disparut complètement de l'Acte Municipal grâce à l'acte de la législature d'Ontario. Tel fut l'état de choses jusqu'à l'adoption de l'acte 36e Victoria, l'Acte Municipal de cette année-là, alors que fut donné aux commissaires le pouvoir de faire des règlements. Et ce nouvel état de choses règna jusqu'à l'adoption de la 39e Victoria, chapitre 26, dont j'ai déjà parlé. C'est là l'acte de 1875-6, alors que fut formé pour la première fois le bureau des commissaires de licences. Or, Sa Seigneurie le juge en chef de la cour d'appel, dit que l'effet de cet acte a été d'effectuer simplement un changement dans le rouage au moyen duquel fonctionnaient les institutions municipales ; mais nous prétendons que dans l'étendue qu'on lui a donnée, ce changement ne pouvait être fait par la législature provinciale à moins que pouvoir ne lui en fût donné par les mots que nous avons sous les yeux. De sorte que l'on fait une pétition de principe en disant que c'était simplement un changement de rouage qu'elle avait le pouvoir d'effectuer. Il n'existe pas là de pouvoir de créer une offense. Pareil pouvoir n'a jamais été donné ou reconnu auparavant aux municipalités.

Sir *Arthur Hobhouse ;*—Je comprends que quand fut passé l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, les municipalités avaient le pouvoir de licencier et de réglementer généralement.

M. *Kerr :*—Oui ; le mot employé était réglementer. Or, je prétends que c'est faire simplement une pétition de principe que de dire que le changement en question fut une transposition du rouage des institutions municipales, s'il se rapportait effectivement au trafic et au commerce. L'ancien Acte Municipal passé avant la confédération comportait de très grands pouvoirs. Quelques-uns de ces pouvoirs sont directement en conflit avec ceux qui sont expressément conférés au parlement fédéral. Pouvoir est donné dans l'ancien acte sur nombre de matières, dont quelques-unes sont évidemment du contrôle du parlement fédéral ; par exemple, la surveillance des havres, celle des phares, des signaux, et ainsi de suite. Par le paragraphe 9 de la section 91 de l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, ce pouvoir est expressément donné au parlement fédéral relativement aux signaux, aux phares, aux bouées ; de même par le paragraphe 10, sont de son domaine "la navigation et la marine marchande," ce qui comprend assurément les havres. Il y a bien d'autres de ces matières qui touchent indubitablement au trafic et au commerce. Donc je prétends qu'il n'est pas juste de dire que, quand fut passé l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, il était dans l'intention du parlement impérial de conférer aux provinces tous les pouvoirs compris ou mentionnés dans l'acte relatif aux institutions municipales d'Ontario ; à cette époque il existait des lois différentes concernant les institutions municipales de chacune des provinces. Quelques-unes des provinces légiféraient sur ce sujet même du licenciement de la vente des liqueurs enivrantes dans les auberges, sous cette rubrique d'institutions municipales. C'était

le cas à Ontario et à Québec, formant tous deux l'ancienne Province du Canada, et je crois qu'il en était de même dans la Nouvelle-Ecosse, comme il est dit dans le jugement de monsieur le juge Gwynne en la cause de *La reine vs. Fredericton;* mais il n'en était pas ainsi au Nouveau-Brunswick. Sous cette rubrique: "Institutions municipales," il n'y a pas été assumé de pouvoir comme celui de légiférer sur les licences. Comment alors peut-on dire que, quand l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord concéda aux provinces le pouvoir de faire des lois concernant les institutions municipales, il entendait leur conférer le pouvoir de légiférer sur les licences et de réglementer la vente ou le trafic des liqueurs? Si telle était l'intention de l'acte, où entendait-il faire exercer ce pouvoir? Etait ce dans la province d'Ontario et non au Nouveau-Brunswick; ou bien, voulait-il dire que la province du Nouveau-Brunswick jouirait, sous la dénomination "d'institutions municipales," du pouvoir qui avait déjà été assumé ou conféré par l'ancien parlement du Canada en faveur des institutions municipales dans cette section de la Confédération? Je crois que quelque chose de mieux défini que cela devait être dans la pensée du législateur, et qu'il est juste de supposer que ce qu'il entendait par "institutions municipales," c'est ce qui concorde à cet égard avec la loi de ce pays. Je ne vois pas que sous la dénomination "d'institutions municipales" en ce pays, le pouvoir de licencier ait jamais été conféré à aucune institution locale de ce genre; ou bien dans tous les cas on n'entendait par là que les institutions municipales commes celles qui se rapportent à l'administration des affaires d'une municipalité telles que les chemins et les ponts et une variété d'autres sujets de ce genre, choses qui excluent tout ce qui entre dans l'objet ou la définition du trafic et du commerce. Au surplus, les termes de l'Acte de Confédération montrent, suivant moi, que ce qui nous occupe est en effet plus défini: Quand nous voyons dans le paragraphe 8 de la section 92: "Les institutions municipales dans la province," sans autres mots disant que cela comprendra le licenciement ou la réglementation des auberges ou de la vente des liqueurs, et que ce paragraphe est suivi d'une mention spéciale d'un pouvoir conditionnel relativement aux maisons licenciées, ou au trafic des liqueurs, c'est-à-dire l'imposition d'un droit, on peut avec raison supposer que l'intention n'était pas de comprendre par ces termes généraux "institutions municipales," le licenciement ou la réglementation des maisons ou des personnes engagées dans le trafic des liqueurs, quoique ce pouvoir ait pu être autrefois conféré aux institutions municipales par l'ancienne Province du Canada. Je crois donc que s'il y a quelque conclusion à tirer de la manière dont l'acte s'exprime, il serait juste de conclure que l'intention n'était pas de conférer ce pouvoir, considérant le fait que ces termes généraux "institutions municipales" sont employés, et l'objet particulier pour lequel pouvoir est donné d'imposer le droit, est défini, comme on le voit dans l'acte. Et de plus, ce pouvoir est expressément donné par l'autre paragraphe.

Milords, dans l'examen de la question, on a parlé de la constitution des Etats-Unis. Il y est fait allusion dans les jugements.

Sir Robert Collier:—C'est bien éloigné de cette cause.

M. Kerr:—C'est très éloigné en effet de la présente cause, mais il y est fait allusion comme étant une autorité. Il me semble que, quant aux autorités américaines citées dans le jugement, on perd de vue ce fait que notre constitution est précisément l'inverse de la constitution américaine; en d'autres termes, que d'après la constitution des Etats-Unis, le pouvoir général et majeur réside dans l'Etat, et ce n'est que ce qui fait expressément exception à cette règle qui soit conféré au Congrès général.

Sir Arthur Hobhouse:—Le congrès est une sorte de légataire universel de la législation d'Etat.

M. Kerr:—Exactement; et c'est ce qui est exprimé par M. Cooley et le juge en chef Marshall dans un de ces jugements, en interprétant la constitution américaine: Pour les collations de pouvoir vous avez affaire au pouvoir général, et pour la limitation des pouvoirs vous avez à voir la constitution d'Etat. Mais ici la proposition inverse est la vraie, car les provinces n'ont que des pouvoirs spécifiques et définis, et tout ce qui ne leur est pas conféré appartient au parlement fédéral; de sorte que, je l'admets, la distinction faite à ce sujet a du bon, et que l'autorité qu'on invoque n'a

qu'à être appliquée à l'inverse pour qu'elle tourne en notre faveur au lieu d'être contre nous.

Je n'entretiendrai pas plus longtemps Vos Seigneuries sur cette question des pouvoirs respectifs du parlement fédéral et des législatures provinciales. La question ensuite soulevée dans cet appel est celle-ci; dans le cas même où la législature provinciale aurait le pouvoir de légiférer sur le sujet actuel, elle ne pourrait déléguer son autorité, comme elle l'a fait ici, à aucun autre corps. Comme je l'ai fait observer, le pouvoir donné ici sous l'autorité de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord est celui de légiférer. La législature peut faire des lois sur des matières tombant dans certaines catégories de sujets. Mais en supposant qu'elle peut elle-même légiférer et faire des règlements de la nature de la résolution dont il s'agit actuellement, elle ne pourrait déléguer ce pouvoir à un autre corps. Ce qu'elle a fait à cet égard est ceci: car ce n'est pas ici une loi provinciale qui a été violée. C'est une résolution passée par le bureau des commissaires des licences. Cette résolution est celle dont j'ai déjà parlé. D'après l'Acte des Licences, chapitre 181, article 4, les commissaires des licences peuvent, en tout temps avant le 1er mai de chaque année, passer une ou des résolutions pour régler les matières suivantes et en disposer, savoir, pour réglementer les auberges et magasins de liqueurs licenciés; et par cette résolution ils peuvent infliger des pénalités en cas d'infractions. La résolution en question, passée en vertu de cet article 4 de l'Acte des Licences, se trouve à la page 7 du dossier; c'est une résolution des commissaires des licences, passée sous la prétendue autorité de cet acte. Nous prétendons que cela est illégal, que les pouvoirs législatifs ne sauraient être ainsi délégués. Je référerai Vos Seigneuries à l'opinion émise par M. Cooley, auteur d'un ouvrage sur la limitation constitutionnelle des pouvoirs, reconnu comme une autorité à la cour suprême des Etats-Unis, et qui est cité constamment tant devant nos tribunaux que devant les cours de justice américaines.

Lord Fitzgerald:—A la cour d'appel de Toronto, cette question a été considérée comme étant la question essentielle dans la cause.

M. Kerr:—Au tribunal de première instance, cette question a été traitée comme étant la question essentielle dans la cause; mais à la cour d'appel on a eu plus de questions à débattre. La cour du banc de la reine ayant envisagé le sujet à ce point de vue qu'il n'y avait pas de pouvoir à déléguer, il lui était inutile de s'appesantir sur cette question; mais quand la cour d'appel renversa ce jugement, il lui fallut aller plus loin et considérer la question de savoir si la législature avait juridiction pour passer cette loi.

Sir Arthur Hobhouse:—Quel est l'ouvrage que vous citez?—(M. Kerr)—Cooley, *Limitation constitutionnelle*, section 117.

Sir Barnes Peacock:—C'est un ouvrage américain?—(M. Kerr)—Oui.

Sir Richard Couch:—Il est souvent cité en pareils cas.

M. Kerr:—Cooley est reconnu comme un auteur d'une grande autorité. "Une des maximes établies en droit constitutionnel, c'est que le pouvoir conféré à la législature de faire des lois ne peut être délégué par elle à aucun autre corps ou autorité constituée. Où est fixé le souverain pouvoir de l'Etat, là doit rester l'autorité qui en découle, etc., etc." (Lecture de la section 117 de l'ouvrage de Cooley sur la *Limitation constitutionnelle.*) Ce passage est emprunté par l'auteur à Locke, *Gouvernement civil*, page 142..

Lord Fitzgerald:—Nous prendrons cela comme faisant partie de votre argumentation, et non comme étant une autorité.

M. Kerr:—Bien. Je l'ai cité cependant comme une autorité qu'on a invoquée, car ces ouvrages sont cités dans le jugement de la cour dont on a interjeté appel, et je les invoquais comme des autorités contre la cour qui a décidé contre moi.

Sir Arthur Hobhouse:—Voulez-vous dire que la législature ne peut se dépouiller de son autorité ou de sa responsabilité?

M. Kerr:—Oui.

Sir Arthur Hobhouse:—Du moment qu'elle conserve le contrôle dans ses mains.

M. Kerr:—Voici ce qu'elle a fait dans le cas actuel:—ayant, de la part du parlement impérial, le pouvoir de faire des lois exclusivement sur un sujet parti-

culier, au lieu d'exercer ce pouvoir, elle a autorisé un corps de commissaires des licences à faire ce qu'elle aurait dû faire elle-même.

Lord Fitzgerald :—Si la matière qui est l'objet de l'acte en question était du ressort du parlement provincial, je pense qu'il s'ensuit que ce dernier avait complètement le pouvoir de légiférer sur ce sujet. Il n'y a pas de doute qu'ici le parlement impérial opère ces délégations et donne le pouvoir de faire des règlements et d'infliger des peines. Une grande partie du système judiciaire repose aujourd'hui sur des règles de pratique ayant la force d'un acte du parlement, et qui sont établies par les juges en vertu d'un pouvoir qui leur est délégué par statut.

Sir Barnes Peacock :—C'est là l'œuvre du parlement impérial. Il s'agit ici d'un pouvoir délégué. Il y a certaines choses que ne peuvent pas faire ces commissaires de licences en passant des règlements. Ils ne peuvent faire tous les règlements qu'il leur plaît. Dans le cas actuel la législature provinciale leur a permis d'infliger l'emprisonnement aux travaux forcés. C'est un très grave pouvoir à déléguer.

Sir Robert Collier :—C'est assurément un pouvoir plénier de légiférer sur ce qui est l'objet ou l'intention de l'acte.

M. Kerr :—Nous soutenons à cet égard que, tout en ne prétendant pas un moment que le pouvoir de légiférer ne soit point extensif quant à la matière qu'en est ici l'objet, et que la législature ne puisse pas s'en occuper dans ce sens, néanmoins cela lui ayant été concédé par un statut du parlement impérial, elle ne peut aller plus loin et en déléguer la responsabilité à un autre corps.

Lord Fitzgerald :—Cette théorie ne réduirait-elle pas la législature provinciale au rôle de simple déléguée du parlement impérial ?

M. Kerr :—Dans ce sens je crois que la législature provinciale doit être considérée comme telle, avec pleins pouvoirs de législation.

Sir Barnes Peacock :—Le parlement fédéral pouvait-il confier tous ses pouvoirs aux législatures locales ? c'est-à-dire transférer aux différentes législatures provinciales tous les pouvoirs à lui conférés par le parlement impérial, et s'en déposséder lui-même ?

M. Kerr :—Cela déciderait la question.

Sir Robert Hobhouse :—Non pas s'en déposséder lui-même.

Sir Barnes Peacock :—S'il pouvait les donner à qui que ce soit, ne pourrait il pas dire : "Le parlement fédéral ne possédera plus désormais le pouvoir de légiférer ?" Pourrait-il concéder tous ses pouvoirs aux provinces respectivement ? Sous l'autorité de cet acte du parlement impérial qui leur donne le pouvoir de faire des lois sur ces matières, elles pourraient dire : "Nous le donnerons à d'autres."

M. Kerr :—Je soutiens en toute assurance que cela ne pouvait se faire, et de même, la législature d'Ontario ne pouvait mettre, dans son acte primitif des licences : "Nous autorisons le bureau des commissaires de licences ainsi constitué à faire des lois relatives au trafic devant être exercé par toutes les personnes licenciées."

Sir Robert Collier :—Votre argument n'amène-t-il pas cette conclusion, qu'il n'existe pas au Canada d'autorité capable de donner à une municipalité le pouvoir de faire des règlements ?

M. Kerr :—Cela ne découle pas nécessairement de mon argument.

Sir Barnes Peacock :—Vous ne pouvez par aucun règlement, infliger une pénalité ?

Sir R. P. Collier :—Ou passer un règlement imposant une pénalité ? Aucun parlement n'a législativement le pouvoir d'autoriser une municipalité à passer un règlement infligeant une pénalité. Votre argument doit aller jusque-là.

M. Kerr :—Non, pas nécessairement, selon moi ; à moins que le pouvoir de passer tel règlement ne soit compris dans l'acte relatif aux institutions municipales. Si c'est là un droit conféré par rapport aux institutions municipales, il peut s'y trouver nécessairement impliqué ; mais je vais ainsi poser la question : La section 93 confère à chacune des législatures le pouvoir exclusif de faire des lois sur l'instruction publique. Peut-on dire que sous l'autorité de cette section, la législature peut autoriser le ministre de l'instruction publique, ou l'inspecteur des écoles dans une certaine localité, à faire des lois relatives à l'instruction publique par lesquelles il pourrait im-

poser des pénalités, exiger, par exemple, l'assistance de tout élève, ou décréter que tout enfant arrivant tard à l'école sera coupable d'une offense punissable par l'emprisonnement ou les travaux forcés ?

Sir Richard Couch :—Faut-il que ce soit fait par un acte du parlement ?

Sir Arthur Hobhouse :—Pourquoi la législature ne pourrait-elle pas faire cela ? Ça pourrait être très maladroit, mais pourquoi ne pourrait-elle pas le faire ?

Lord Fitzgerald :—Supposant que la législature adopte un acte décrétant l'instruction obligatoire, ordonnant que tout enfant, jusqu'à un certain âge, assiste à l'école, ne serait-il pas légal de donner aux bureaux séparés des commissaires d'école le pouvoir de faire des règlements pour fixer le temps de la durée des classes ?

Sir Barnes Peacock :—Prenons pour exemple le pouvoir d'emprunter de l'argent sur le crédit du Canada : le parlement fédéral pourrait-il déléguer ce pouvoir ? Pourrait-il dire qu'il a nommé des commissaires les autorisant à prélever des deniers pour des objets locaux ? Pourrait-il faire cela ?

Sir Arthur Hobhouse :—Je ne vois pas pourquoi il ne pourrait en agir ainsi. Ce peut être très imprudent.

M. Kerr :—Je ferai remarquer à Vos Seigneuries que, quant au sujet de l'instruction publique, le pouvoir de fixer les heures d'assistance à l'école, et le reste, diffère beaucoup de celui consistant à réglementer au trafic. Pouvoir est exclusivement donné aux provinces en matière d'instruction publique, et ce pouvoir ne se trouve en aucun sens en conflit avec aucun autre pouvoir que peut reconnaître l'Acte de la Confédération du parlement fédéral. Pour cette raison il serait parfaitement légal de fixer les heures d'assistance à l'école, tandis qu'il ne le serait pas s'il s'agissait de l'exercice d'un trafic.

Sir Arthur Hobhouse :—Cette question-là est de savoir si une certaine matière se trouve dans les limites de la juridiction provinciale. Mais la question en litige est de savoir si, la législature locale étant compétente à légiférer sur la matière, elle ne peut pas employer des agents pour faire des règlements relatifs à cette matière, ou si elle doit faire elle-même les règlements.

M. Kerr :—Il y a beaucoup à dire en faveur de cette opinion, que quand le parlement impérial lui conféra par l'Acte de Confédération le pouvoir législatif, il avait l'intention de l'investir de toute l'autorité nécessaire pour l'exercice de ce pouvoir ; et naturellement la cause de *la Reine vs. Burah*, qui est si souvent citée et invoquée dans les jugements du procès actuel pour et contre l'opinion que je soutiens, est la principal autorité que nous ayons sur ce point. Elle se trouve dans le 3me volume des Causes en appel, page 889. Mais je prétends que si nous nous guidons pour la décision du cas qui nous occupe par ce qui a été décidé *in re la Reine vs. Burah*, ou *vice versâ*, il est évident que le cas actuellement en litige implique quelque chose allant au delà de ce qui est approuvé dans le cas de *la Reine vs. Burah*. Dans ce dernier cas, comme se le rappellent Vos Seigneuries, le pouvoir de la législature de l'Inde était expressément limité par l'acte du parlement impérial créant cette législature, et on prétendait que cela conférait au lieutenant-gouverneur le pouvoir de comprendre par proclamation certains districts sous l'opération de certaines lois. Il est dit à la page 904 du jugement : " La législature de l'Inde a des pouvoirs expressément limités par l'acte du parlement impérial qui l'a créée, et naturellement elle ne peut rien faire au-delà des limites qui circonscrivent ces pouvoirs." C'est ce que nous disons ici. " Mais lorsqu'elle agit en restant dans ces limites, elle n'est en aucun sens agent ou déléguée du parlement impérial, mais elle a, et il fut entendu qu'elle aurait pleins pouvoirs de légiférer, pouvoirs aussi étendus et de même nature que ceux du parlement impérial lui-même. Quand il s'agit de savoir si les limites prescrites ont été dépassées, les tribunaux établis doivent nécessairement résoudre cette question, et la seule manière de le faire justement, c'est d'examiner les termes de l'acte par lesquels les pouvoirs législatifs sont créés, positivement, et ceux par lesquels ils sont restreints, négativement. Si ce qu'a fait la législature est une législation qui n'excède pas la portée générale des termes positifs par lesquels le pouvoir est donné, et n'enfreint aucune condition ou restriction expresse par laquelle est limité ce pouvoir (et dans cette catégorie serait naturellement inclus tout acte du parlement impérial qui vien-

drait en conflit avec ce pouvoir) il n'appartient à aucune cour de justice d'aller plus loin, ou d'étendre par voie d'interprétation ces conditions et ces restrictions. Leurs Seigneuries s'accordent à dire que le gouverneur en conseil ne pouvait sous aucune forme créer dans l'Inde et investir d'une autorité législative générale un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'acte relatif au conseil de l'Inde." Voilà la partie du jugement que je veux invoquer. Le parlement d'Ontario ne pouvait sous aucune forme créer dans Ontario et investir d'une autorité législative générale un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'Acte de la Confédération. " Rien de cela, d'après l'opinion de Leurs Seigneuries, n'a été fait ou tenté dans le cas actuel." Mais nous prétendons que dans le cas qui nous occupe il est donné un pouvoir législatif à l'effet de faire exécuter les résolutions. " Voici ce qui a été fait. Le gouverneur général en conseil a résolu, par la voie légitime et ordinaire de la législation, d'ôter un district particulier à la juridiction des tribunaux et bureaux ordinaires pour le mettre sous celle de nouveaux tribunaux et bureaux sujets à la nomination du lieutenant gouverneur du Bengale, et à lui responsables, laissant au lieutenant gouverneur le soin de déclarer quand aura lieu ce changement, et aussi l'autorisant, non pas à faire telles lois qu'il lui plaira pour ce district ou tout autre, mais à appliquer par avis public à ce district toute loi ou partie d'une loi déjà en vigueur ou qui pourrait de temps à autre le devenir en vertu d'une légitime autorité législative dans les autres territoires soumis à son gouvernement." Suivant moi, cette cause de *la Reine vs Burah* établirait ceci : en supposant que la législature d'Ontario eût passé la résolution sur laquelle est basée la conviction et eût décrété qu'elle ne serait pas mise en opération dans aucun district électoral avant que les électeurs ou le lieutenant gouverneur eussent décidé de lui donner effet, ce serait là une législation conditionnelle d'après ce qui est défini *in re la Reine vs. Burah.* Mais dans cette cause de *la Reine vs. Burah* le cas était tel qu'il se présente ici. Si, au lieu de dire que le lieutenant gouverneur en conseil peut déclarer par proclamation quand quelque loi existante décrétée par la législature entrera en vigueur dans un cas particulier, il avait été dit que le lieutenant gouverneur en conseil peut faire des lois concernant ce territoire en particulier, dans le but d'en gouverner la population ou une certaine classe de la population, ou de réglementer un certain trafic exercé dans ce territoire, ç'aurait été l'autoriser à faire telles lois qu'il lui plairait, et ce serait aller plus loin que ne le permettrait la loi, car ce serait donner sous forme de disposition légale une autorité législative générale au lieu d'un pouvoir législatif.

Sir Arthur Hobhouse :—Dans une crise politique, ne serait-il pas nécessaire de donner dans une province des pouvoirs réellement très absolus à un fonctionnaire pour agir immédiatement en conséquence ? La chose, en toute apparence, n'est pas pour arriver au Canada ; mais dans l'Inde elle peut fort aisément arriver.

Sir Barnes Peacock :—La résolution des commissaires n'aurait pas besoin de la sanction du gouverneur général, mais l'acte en aurait besoin.

M. Kerr :—J'allais toucher ce point.

Sir Robert Collier :—On dit que la législature locale n'exercera pas un pouvoir délégué, mais possède dans les limites de sa juridiction, le même pouvoir que le parlement impérial. Si l'affaire qui nous occupe se trouve dans les limites de ce pouvoir restreint, savoir : de légiférer sur les licences, la législature provinciale ayant le même pouvoir que celui possédé par le parlement impérial, alors indubitablement elle peut conférer ce pouvoir à la commission locale des licences. On ne saurait contester que le parlement impérial pourrait faire cela.

M. Kerr :—Sans doute.

Sir R. Collier :—Alors, si la législature provinciale a le même pouvoir dans ces limites, elle peut faire ce que peut faire le parlement impérial, c'est-à-dire ce dont il est ici question.

Sir Barnes Peacock :—La législature provinciale ne saurait rien faire sans la sanction du gouverneur général, sujette à celle de la reine ici.

M. Kerr :—C'est précisément le point auquel j'arrive. Sa Seigneurie dit, page 905 : " Leurs Seigneuries s'accordent à dire que le gouverneur général en conseil ne saurait, sous aucune forme, créer dans l'Inde et investir d'une autorité législative

générale un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'acte relatif aux conseils de l'Inde." Je soutiens que la province d'Ontario ne saurait créer à Ontario et investir d'une autorité législative générale un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Maintenant, passons à ce qui suit : "Ce qu'a fait le gouverneur général par ce qu'il a laissé à la discrétion du lieutenant-gouverneur n'a pas autorisé celui-ci à faire les lois qu'il lui plaira dans ce district ou dans tout autre." Je soustrais le cas actuel à l'opération et à l'effet de cette décision, et comme Votre Seigneurie vient de le montrer, j'ai une raison pour cela, la voici : Sous l'empire de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, le pouvoir législatif n'appartient pas seulement à la province d'Ontario et à sa législature ; mais ce pouvoir, dans la forme qu'il revêt, est un pouvoir où sont représentés les deux parlements, central et provincial. En tant qu'il s'agit du pouvoir provincial, la législature provinciale peut faire des lois, mais elles sont toutes sujettes à revision, et elles doivent être approuvées soit expressément ou tacitement. C'est l'objet du désaveu, —désaveu absolu—non désaveu motivé, mais désaveu absolu, de sorte qu'il doit exister concordance d'opinion pour légiférer effectivement, non simplement, au sein de la législature de la province ; il ne faut pas seulement la sanction du lieutenant-gouverneur, mais encore la sanction expresse ou tacite du gouverneur général en conseil, qui possède le pouvoir de désavouer dans l'année tout acte d'une manière absolue et sans donner de raison. Vos Seigneuries vont voir que tel est le cas. Voici ce que décrète la section 90 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord : " Les dispositions suivantes du présent acte, concernant le parlement du Canada, savoir :—les dispositions relatives aux bills de crédits et d'impôts, à la recommandation de votes de deniers, à la sanction des bills du désaveu des actes, et à la signification du bon plaisir quant aux bills réservés, s'étendront et s'appliqueront aux législatures des différentes provinces, tout comme si elles étaient ici décrétées et rendues expressément applicables aux provinces respectives et à leurs législatures, en substituant toutefois le lieutenant-gouverneur de la province au gouverneur général, le gouverneur général à la reine et au secrétaire d'Etat, un an à deux ans, et la province au Canada."

Or, les sections auxquelles il est fait allusion dans celle ci-dessus, sont, la première, la section 55 : " Lorsqu'un bill voté par les Chambres du parlement sera présenté au gouverneur général pour la sanction de la reine, le gouverneur général devra déclarer, à sa discrétion, mais sujet aux dispositions du présent acte et aux instructions de Sa Majesté, ou qu'il le sanctionne au nom de la reine, ou qu'il refuse cette sanction, ou qu'il réserve le bill pour la signification du bon plaisir de Sa Majesté." En lisant cette section telle qu'elle se trouve modifiée par l'effet de la section 90, elle porterait que lorsqu'un bill voté par la législature d'Ontario est présenté à la sanction du lieutenant-gouverneur, il devra déclarer à sa discrétion s'il le sanctionne ou non. Passons à la section 56 : " Lorsque le gouverneur général aura donné sa sanction au nom de la reine, il devra, à la première occasion favorable, transmettre une copie authentique de l'acte à l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté ; si la reine en conseil, dans les deux ans après que le secrétaire d'Etat l'aura reçu, juge à propos de le désavouer, ce désaveu—accompagné du certificat d'un secrétaire d'Etat, constatant le jour où il aura reçu l'acte—étant signifié par le gouverneur général, par discours ou message, à chacune des Chambres du parlement, ou par proclamation, annulera l'acte à compter du jour de telle signification." Si je prends les autres termes de la section 90 pour les appliquer à cette section, elle portera que quand le lieutenant-gouverneur donne sa sanction à un bill, il doit le transmettre au gouverneur général, et ce dernier, quand il le jugera à propos, pourra désavouer l'acte ; en sorte qu'il existe une raison pour exiger que la législature provinciale remplisse elle-même ses fonctions afin qu'elles paraissent à leur face, et non qu'elles soient déléguées à qui que ce soit.

En d'autres termes, si la résolution dont il s'agit avait fait partie de l'acte, il aurait appartenu au gouverneur général en conseil de déclarer s'il sanctionnait l'acte ou s'il le désavouait. Mais cette résolution n'en faisant pas partie, l'effet de cette lacune est que la législature d'Ontario, en déléguant son pouvoir à un bureau de commissaires, peut créer une offense dont la peine n'est pas simplement une amende, mais

l'emprisonnement aux travaux forcés pour une période de temps indéfinie, qu'ils auraient pu prolonger selon leur bon plaisir—elle a pu, dis-je, créer une offense punissable de tout autre manière par châtiment corporel ou toute peine de ce genre sans que le gouverneur général ait été informé de ce qu'était cette législation, de sorte qu'il n'y a pas donné de sanction, soit tacite ou expresse ; et je maintiens qu'à ce point de vue il y a ici une raison qui n'existait pas dans le cas de la Reine vs. Burah, raison pour laquelle cette délégation de pouvoir ne peut être exercée dans le cas actuel.

La cour s'ajourne à demain matin, 10.30.

COMITÉ JUDICIAIRE DU CONSEIL PRIVÉ,
CHAMBRE DU CONSEIL, WHITEHALL, jeudi 15 novembre 1883.

Présents :

Le Très honorable lord Fitzgerald ; le Très honorable sir Barnes Peacock ; le Très honorable sir Robert Collier ; le Très honorable sir Richard Couch ; le Très honorable sir Arthur Hobhouse.

HODGE *vs.* LA REINE.

[Transcription des notes sténographiques de MM. Marten et Meredith.]

M. Kerr :—Plaise à Vos Seigneuries : Nous étions à discuter hier soir la seconde question qui a été soulevée, celle de savoir si la province peut déléguer son autorité, en supposant qu'elle possède le pouvoir conféré par l'Acte de Confédération —l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Je dois tout d'abord remarquer que s'il existe réellement tel pouvoir, l'inconvénient de ce système ne manquerait pas de frapper les auteurs de l'acte et les différentes provinces ayant part à la législation—car avec un pareil système, au lieu d'avoir une loi uniforme soit dans la province ou dans la Confédération, on aurait une grande variété de règlements, s'il est permis d'employer ce mot dans le sens de législation, parce que l'Acte des Licences déclare qu'il y a différents commissaires nommés dans chaque comté ou district électoral. A Ontario on compte environ quatre-vingts districts électoraux ; il y en a deux dans la cité de Toronto, et trois dans le comté de York qui renferme la cité ; ainsi Vos Seigneuries peuvent voir que la législation ne ferait pas défaut au sujet des salles de billard et des billards. La municipalité—le conseil municipal de comté—réglementerait cette partie, ou bien ce serait la cité, et si ce mode de législation pouvait être exercé, il pourrait exister des règlements différents pour régler l'usage des billards, lesquels sont l'objet de licences dans la cité ou dans toute l'étendue de la cité—il pourrait y avoir des règlements différents pour ces billards et pour leur usage dans les diverses parties de la même cité ou de la même municipalité ; une série de règlements pour un côté de la rue, et une série différente de règlements pour le côté opposé —les deux côtés se trouvant ainsi divisés par une ligne imaginaire. De sorte que l'on pourrait signaler cet inconvénient du système comme une raison pour conclure qu'il n'était pas dans l'intention du législateur de conférer une telle délégation de pouvoir.

Lord Fitzgerald :—Cela ne se fait-il pas tous les jours par le parlement impérial ? Il confie à la cité de Londres le pouvoir de faire des règlements sur des matières données, telles que les maisons d'entretien public, et il donne au conseil municipal de Liverpool un semblable pouvoir de faire des règlements qui peuvent différer des autres autant que possible. Ces règlements sont faits de manière à rencontrer les exigences de chaque ville. Met-on pour un moment en doute l'autorité qu'a le parlement en général de déléguer ce pouvoir ?

M Kerr :—Non, certainement. Mais dans le cas qui nous occupe, ce serait créer un Etat dans l'Etat, ou un pouvoir législatif à même un pouvoir législatif. Pour me servir de l'exemple employé par Votre Seigneurie, le parlement conférerait à la cité de Londres le pouvoir de faire des règlements pour la gouverne des billards, et accor-

derait en même temps à des commissaires devant être nommés par le gouvernement, le pouvoir de faire des règlements pour différentes sections de la cité de Londres, de sorte que, dans la cité de Londres, il n'y aurait pas un système unique de réglementation, mais bien deux systèmes. D'un côté du Strand ou de Fleet street, on aurait une série de règlements en vigueur, tandis que de l'autre côté de la rue, des règlements différents feraient loi. Je ne signale cet nconvénient que comme question de convenance ou d'à-propos.

Sir Barnes Peacock :—Le même inconvénient résulterait du fait de deux provinces légiférant d'une manière différente pour des localitées situées sur leurs limites respectives ?

M. Kerr :—Indubitablement.

Lord Fitzgerald :—Tant que vous aurez des législatures séparées, vous aurez nécessairement des divergecces en matière de législation.

M. Kerr :—Sans doute.

Le point que je désire maintenant soumettre à Vos Seigneuries, c'est que même si la législature a juridiction et si elle peut déléguer on autorité en cette matière—en admettant comme fondées en droit les deux propositons que je viens de combattre devant Vos Seigneuries—la législature n'a pas délégué le pouvoir de faire ce que prétendent faire les règlements adoptés par les commissaires des licences. Par l'article 4 de l'acte des licences, que Vos Seigneuries trouveront à la page 52 du dossier, il est décrété que : " Les commissaires des licences peuvent en tout temps avant le premier jour de mai de chaque année, passer une ou des résolutions pour la réglementation et la définition des questions suivantes, savoir ; "—puis l'article porte que les auberges et magasins de liqueurs devront être licenciées. Vos Seigneuries voient que ce sont les auberges et magasins qui doivent être réglementés.

Lord Fitzgerald :—La question est que cela ne les autorise pas à s'ingérer des salles de billard.

M. Kerr :—C'est un des points du débat. Voici l'autre. Je me propose de faire remarquer qu'il existe une distinction bien reconnue entre le fait de réglementer la personne et de réglementer le local. Dans le cas actuel, tandis que l'acte autorise la réglementation de l'auberge et du magasin de liqueurs, ce que la résolution entend faire c'est de réglementer la personne qui tient l'une ou l'autre. Ceci nous amène au second point que je désire déférer à Vos Seigneuries. La résolution, qui est fort explicite, se trouve à la page 7 du dossier. Elle se compose de différents articles : un prohibant la vente ou le transport de la licence ; un autre défendant de vendre de la boisson à un enfant apparemment âgé de moins de quatorze ans. Ensuite la résolution défend à toute personne licenciée de tolérer chez elle tout individu ivre ou faisant du tapage.

Elle continue en lui défendant de vendre ou donner de la boisson tous les jours de la semaine pour les distinguer du samedi—tous autres jours que le samedi et le dimanche—après minuit et avant 5 heures du matin, " à moins qu'il ne lui soit présenté un ordre en demandant pour des fins médecinales, et signé par un médecin pratiquant ou par un ministre du culte." Puis vient le résolution dont il s'agit dans le moment : " Aucune personne licenciée ne permettra ou ne souffrira, directement ou indirectement, comme ci-dessus, qu'on fasse usage de jeu de quilles, de table de billard, de jeu de bagatelle, ou de tout autre jeu ou partie du même genre, dans telle auberge ou magasin de liqueurs, ou dans tout appartement relié à tel magasin ou auberge, durant le temps prohibé par l'acte des licences ou par cette résolution, pour la vente des liqueurs dans ces lieux." Ceci n'est pas une réglementation du local, à mon avis, mais une réglementation de la personne. La résolution continue : " Aucune personne licenciée ne permettra ou ne souffrira, directement ou indirectement, comme ci-dessus, en aucun temps dans telle auberge, ou magasin, ou dans tout appartement relié à tel magasin ou auberge, aucun jeu de cartes, de dés ni d'autres jeux de hasard pour de l'argent, de la boisson ou autre considération, aucune exhibition d'animaux ou de curiosités naturelles ou autres, aucune partie d'escrime, de pugilat ou autres jeux de force ou d'adresse, aucune représentation dramatique, soirée musicale ou dansante, aucun amusement ou spectacle quelconque destiné à

attirer ou allécher nombre de personnes, ou à activer la consommation des liqueurs, dans telle auberge ou magasin, ou dans tout appartement relié à tel magasin ou auberge, en aucun temps." Ainsi, les cabaretiers ne peuvent pas même avoir de musique chez eux; ils ne peuvent même pas permettre qu'on joue du piano dans les appartements qui sont reliés à l'hôtel.

Sir Robert Collier :—Pas de jeux de hasard?

M. Kerr :—Pas de jeux de hasard pour de l'argent.

Sir Robert Collier :—Cela ne s'applique pas à une partie de billard, je suppose?

M. Kerr ;—Non.

Sir Robert Collier :—Il y a une bonne somme de hasard dans une partie de billard.

M. Kerr :—On le suppose un jeu savant.

Sir Arthur Hobhouse :—Je suppose que l'adresse joue un grand rôle dans le jeu de cartes.

Sir Robert Collier :—Le whist est autant un jeu d'adresse que le billard.

M. Kerr :—La résolution est explicite; elle ne permet aucun divertissement musical en aucun temps; en d'autres termes, elle ne permet rien qui puisse attirer ou allécher les gens en bon nombre.

Sir Robert Collier :—Ceci est un peu vague; "destiné à attirer ou allécher nombres de personnes." Supposons que la fille d'un cabaretier joue du piano, doit-elle ne pas jouer de façon à attirer nombre de personnes?

M. Kerr :—Votre Seigneurie doit voir que cette partie de la résolution comporte une double prohibition: elle prohibe d'abord tout divertissement ou spectale quelconque destiné à attirer ou allécher nombre de personnes.

Sir Robert Collier :—Je suppose que ces mots: "dans le but d'attirer ou allécher," s'applique au tout.

M. Kerr :—Je crois que non, à cause de l'alternative "ou" placée entre ces membres de phrase.

Lord Fitzgerald :—Est-ce que cela ne résulte pas de la première partie de la résolution?

M. Kerr :—Oui, en effet. Je ne puis qu'indiquer comme cette résolution est explicite, et qu'elle prohibe cet amusement en tout temps. Je vais montrer que si les commissaires peuvent ainsi réglementer la personne, ils pourront prohiber tout acte légal—tout ce qui peut être fait par un individu en parfaite conformité de la loi du pays.

Sir Arthur Hobhouse :—Ces deux paragraphes de la résolution s'appliquent aux auberges.

M. Kerr :—Ou aux appartements reliés à l'auberge, de sorte que s'il s'agit d'un hôtel ayant une buvette (*bar*) ils s'appliquent à la buvette.

Sir Arthur Hobhouse :—S'il y avait un jeu de quilles, par exemple?

M. Kerr :—Ils s'y appliqueraient.

Sir Robert Collier :—Les hôteliers ne peuvent donner de divertissement musical. Que diriez-vous de la pratique du piano?

M. Kerr :—La pratique pourrait être exclue de l'interdiction; mais du moment qu'on cesserait de pratiquer pour faire de la musique attrayante, je suppose que ceci tomberait sous l'effet des règlements prohibitifs. L'objection que je veux présenter, c'est que tandis que l'acte autorise l'adoption de règlements pour la gouverne des auberges et magasins de liqueurs, cette résolution réglemente non l'auberge ou le magasin, mais la personne; je prétends que réglementer l'auberge est une chose toute différente de celle-là. La réglementation de l'auberge comprend probablement l'accommodement des personnes—objet pour lequel la licence est accordée—et la partie du local dans laquelle doivent se vendre les liqueurs.

Lord Fitzgerald :—Si je comprends bien, cette partie-là n'est pas dans l'auberge, mais reliée à l'auberge.

M. Kerr :—C'est une chambre de l'hôtel, séparée de celle de la buvette, et ayant une entrée distincte, mais elle est reliée au local licencié. Je suppose qu'elle se trouve de l'autre côté de quelque corridor.

Lord Fitzgerald :—Est-ce que le tout n'est pas licencié—comme hôtel ?

M. Kerr :—Bien entendu ; la licence est pour l'hôtel Saint-James.

Lord Fitzgerald :—Le propriétaire est licencié pour fournir des spiritueux aux consommateurs dans toutes les parties de cet hôtel ; la chambre dont vous parlez est comprise dans l'hôtel, quoiqu'elle ne soit pas celle de la buvette.

M. Kerr :—Les commissaires auraient pu faire ceci : ils auraient pu réglementer l'auberge en prenant des dispositions pour qu'il ne fût vendu des liqueurs que dans une partie spéciale de l'hôtel. En supposant que la législature provinciale eût le pouvoir de déléguer son autorité sur ce sujet, elle aurait pu autoriser les commissaires à prescrire de quelle manière les liqueurs devront être vendues et le trafic exercé. Ils auraient pu prescrire quels accommodements l'hôtel devra avoir avant d'obtenir une licence, et ceux qu'il lui faudra maintenir pour les hôtes.

Il ne s'agit pas ici simplement de buvettes (*bar-rooms*). Ils pourraient fixer les heures pendant lesquelles peut se faire la vente des liqueurs, mais c'est là une chose bien différente d'une disposition interdisant au propriétaire de l'auberge de faire ce que légitimement il pourrait faire. Pour rendre sensible ma pensée par un exemple, pourraient-ils décréter qu'il ne sera pas servi d'aliments dans l'hôtel, que l'hôtelier ne permettra pas de fumer ou de jouer au whist—

Lord Fitzgerald :—Ou de siffler (*or to whistle*).

M. Kerr :—Ou de siffler ; ou qu'il ne fera pas de feu quand il fait froid, ou qu'il ne tiendra pas son hôtel éclairé après une certaine heure—aucune lumière dans aucune partie de l'hôtel—ou qu'on ne rasera pas et qu'on ne coupera pas les cheveux ? Tout cela serait légitime. Ce sont des questions qui sont venues devant nos cours de justice. Je maintiens que ce sont là autant de choses légales, et si ce sont des choses légales qu'un homme peut faire, dont l'interdiction constituerait un empiètement sur la liberté du sujet, et auxquelles on ne saurait toucher dans la réglementation d'un hôtel, de même on doit affirmer que cette réglementation ne saurait autoriser à interdire à un homme de faire tout ce que la loi l'a expressément autorisé à faire. La loi l'a expressément autorisé à tenir un billard, et il a une licence pour cela.

Sir Robert Collier :—Comment est formulée cette licence ?

M. Kerr ; - Elle se trouve à la page 11 du dossier, et elle est ainsi conçue : " Pour faire affaires comme tenant une salle de billard avec une table de billard ?

Sir Robert Collier :—Voici la condition : pourvu qu'il " observe et exécute tous statuts, règlements et dispositions relatifs au dit état, qui ont été adoptés ou qui pourront l'être à l'avenir."

M. Kerr :—Non par les commissaires des licences, mais " par la législature de la province ou le conseil municipal."

Sir Robert Collier :—Est-ce le conseil municipal qui lui défend de tenir son billard à la disposition du public après une certaine heure le samedi soir ?

M. Kerr :—La résolution le lui défend. De fait, les deux lui font cette défense.

Sir Robert Collier :—Le paragraphe qu'on lit à la page 7, dit : " Pendant le temps prohibé par l'acte des licences ou par cette résolution."

M. Kerr :—Voici la signification de cela : L'Acte des Licences prohibe expressément la vente des liqueurs le samedi soir après une certaine heure, jusqu'au lundi matin. Mais la résolution va plus loin et prohibe la vente des liqueurs tous les autres soirs après minuit. Ceci équivaut à dire que pareille vente ne se fera pas, passé samedi soir après une certaine heure. De fait, le règlement municipal défend de tenir le billard à la disposition du public durant le même laps de temps. Ce règlement est à la page 9 du dossier, mais cela n'a pas d'importance dans l'examen de la question actuelle, et voici pourquoi la conviction dont il s'agit n'a pas été prononcée sous l'autorité de ce règlement ; cette conviction est basée entièrement sur la résolution.

Lord Fitzgerald :—Je suppose que cette question a été soulevée dans les cours inférieures ?

M. Kerr :—Oui.

Lord Fitzgerald :—Je ne vois pas qu'il en soit tenu compte dans le jugement.

M. Kerr :—Non ; le jugement n'en parle pas ; mais elle a été soulevée dans toutes les juridictions inférieures. Vos Seigneuries verront qu'elle a été soulevée et discutée longuement.

Lord Fitzgerald :—Cet appel ne peut guère avoir été interjeté pour que nous examinions si cette résolution en particulier excède les pouvoirs de ceux qui l'ont passée.

M. Kerr :—Mais il est très important de décider si les commissaires ont le pouvoir de réglementer autre chose que ce qui se rapporte à l'hôtel et à ses dépendances, car nous sommes en présence de deux juridictions, et les intéressés se trouvent ainsi dans cette situation anormale : ils ont devant eux des règlements municipaux imposant une série de pénalités précisément comme dans le cas actuel, et une autre espèce de règlements relatifs au même sujet, ceux-ci passés par les commissaires, portant des pénalités différentes ; or ces divers règlements sont absolument en conflit. Naturellement, cette question est très importante, et elle mérite donc considération à cause des embarras qu'elle fait naître.

Sir Arthur Hobhouse :—L'acte même des licences ne contient-il pas des dispositions contre l'usage des billards en certains cas, ce sur quoi le défendeur a été condamné.

M. Kerr :—Non ; l'acte des licences ne dit rien des billards. Il ne donne aucun pouvoir quelconque d'interdire qu'on fasse usage des tables de billard.

Sir Arthur Hobhouse :—Il prohibe simplement la vente des liqueurs ?

M. Kerr :—Oui.

Sir Arthur Hobhouse :—Cependant les règlements des commissaires des licences comprennent les billards dans la même prohibition que la vente des liqueurs.

M. Kerr :—Oui ; et le point que je soulève est celui-ci : attendu que la même législature a autorisé le conseil municipal à licencier l'usage des tables de billard et que celui-ci l'a licencié conformément à cette autorisation ; attendu aussi que la législature d'Ontario a autorisé la municipalité à réglementer l'usage des tables de billard et que celle-ci a réglementé cet usage, conformément à cette autorisation, il s'en suit que quand la législature a donné aux commissaires des licences pouvoir de réglementer les auberges, elle les a exclus de toute ingérence dans ce qu'elle avait autorisé, par un acte différent, le conseil municipal à faire.

Sir Barnes Peacock :—Est-ce que les licences pour billards autorisent ceux qui les obtiennent à tenir une table de billard dans une auberge ?

M. Kerr :—Oui, et c'est le cas pour l'hôtel Saint-James. Voici la licence.

Sir Barnes Peacock :—La licence pour billard ?

M. Kerr :—La licence pour tenir un billard. Elle se trouve à la page 11 du dossier : " La licence est accordée sur paiement de la somme de $20 au trésorier de la cité, comme l'atteste la reconnaissance ci-dessous, et sur la délivrance du cautionnement requis par le règlement, à Alfred G. Hodge, de l'hôtel Saint-James, rue York, pour l'autoriser à tenir une salle de billard, avec une table de billard, dans la cité de Toronto. "

Sir Arthur Hobhouse :—A la tenir n'importe où ? Il la tient dans une auberge, et il est assujéti aux deux espèces de règlements, aux règlements concernant les billards et aux règlements relatifs aux auberges.

M. Kerr :—Voici, je crois, toute l'étendue qu'on pourrait donner au pouvoir des commissaires sur cette matière ; ils auraient pu réglementer la buvette proprement dite de manière à n'y rien permettre que la vente des liqueurs ; mais ils ne pourraient empêcher le propriétaire de l'hôtel d'avoir un billard pour son usage particulier et de s'en servir sans licence comme étant sa propriété, pas plus qu'ils ne pourraient lui défendre d'avoir un piano.

Sir Barnes Peacock :—Il ne pourrait, je suppose, vendre de la bière dans toutes les parties de l'auberge ?

M. Kerr :—Les commissaires auraient pu en faire une condition. Ils auraient pu dire : " Vous ne vendrez vos liqueurs que dans une buvette particulière."

Sir Barnes Peacock :—Ils ne l'ont pas fait ?

M. Kerr:—Non; et cette omission ne leur donne pas nécessairement le pouvoir de faire autre chose qu'ils n'ont pas le pouvoir de faire. Je maintiens que la législature ayant conféré le pouvoir de faire des règlements relatifs aux billards comme formant une matière séparée, et l'objet d'une licence pour laquelle cet homme, comme d'autres dans le même cas, payent un droit; que ce pouvoir ayant été délégué par la dite législature, non aux commissaires des licences, mais à une toute autre institution, il s'ensuit que les commissaires n'ont aucun pouvoir de réglementer cette partie; en d'autres termes, que la tenue d'un billard est une affaire légitime autorisée par la loi du pays. Elle est autorisée pour être conduite là. Elle se fait en vertu du droit acquis par le paiement de la taxe dont est frappée la licence. Comme cette affaire ainsi conduite est une affaire légitime, les commissaires ne peuvent, simplement en vertu des termes dont l'acte se sert pour la réglementation des auberges et des magasins, défendre à Hodge de s'y engager; ils ne peuvent lui imposer des restrictions à cet égard, du moment que le pouvoir d'imposer ces restrictions est confié à un tout autre corps législatif.

Ce dossier contient seulement des extraits de l'acte municipal, chapitre 174. Je suis peiné de voir que les articles de cet acte auxquels je désire déférer Vos Seigneuries, ne s'y trouvent pas. Je vais les citer pour établir mon allégation, notamment l'article 461 que voici: "Le conseil de tout township, cité, ville ou village constitué peut passer des règlements pour licencier, réglementer et contrôler toutes personnes qui, pour des fins de louage ou de gain, directement ou indirectement, tiennent ou ont en leur possession ou chez elles, un billard ou jeu de bagatelle, ou qui tiennent ou ont un billard ou jeu de bagatelle dans une maison ou local d'entretien public, que tel billard ou jeu de bagatelle soit employé ou non, et pour fixer la somme qui devra être payée pour une licence autorisant d'avoir ou tenir ainsi tel billard ou jeu de bagatelle, de même que le temps pendant lequel telle licence sera en vigueur." Le paragraphe 29 décrète que ces conseils pourront aussi passer des règlements pour prohiber, réglementer et licencier des exhibitions tenues pour des fins de louage ou de profit, des jeux de quilles et autres endroits d'amusement public.

Or, je maintiens que la législature d'Ontario qui a passé cet Acte des Licences, a par son propre statut, confié ainsi au conseil municipal cette affaire de la tenue des billards, et le licenciement, la réglementation et la gouverne des personnes engagées dans ce genre d'affaires, ainsi que la réglementation des lieux où il doit s'exercer. Il n'est pas simplement limité à ceux qui n'ont pas d'auberges, mais à ceux seulement qui ont des billards dans leur local, que ce soit ou non dans une maison d'entretien public. De sorte qu'en donnant ce pouvoir au conseil municipal, la législature l'a exclu des pouvoirs qu'elle a conférés aux commissaires des licences. Je crois que telle est la conséquence qui découle naturellement de cet exposé de faits. La législature dit: "Une institution—le conseil municipal—aura le pouvoir de légiférer sur ce qui a trait aux billards, soient qu'ils se trouvent dans une maison d'entretien public ou ailleurs, et nous lui confions le droit de contrôler non seulement la maison, mais encore la personne licenciée. Dans l'autre cas, nous vous donnons le pouvoir de réglementer l'auberge où se vendent des liqueurs."

La distinction est claire assurément.

Dans un cas, il s'agit de faire des règlements seulement sur l'usage des liqueurs et la tenue de l'hôtel, dans l'autre cas, il s'agit de contrôler le trafic ou genre d'affaires qu'implique la tenue d'une salle de billard, que ce soit ou non dans une maison d'entretien public. Le but de cette distinction est de confier la réglementation des billards à la municipalité qui, dans sa qualité représentative comme corps législatif, est responsable au public parce qu'elle est élue par lui—et qui doit avoir la responsabilité de la moralité publique dans ses limites; aussi voyons-nous que c'est à elle qu'elle a confiée la surveillance des mœurs publiques dans la localité. On trouve dans l'acte d'autres articles qui donnent ce pouvoir à la municipalité, tandis que dans les autres cas—ceux qui regardent les commissaires—il ne s'agit que d'hôtels, de la nature des accomodements, et de déterminer dans quelle partie du local peuvent être vendues les liqueurs. Voilà toute l'autorité conférée par la législature sous ces termes: "la réglementation des auberges." Je soutiens donc qu'en considérant la

question à ce point de vue, la législature, si elle a le pouvoir de légiférer et celui de déléguer, n'a pas délégué, dans le cas actuel, le pouvoir de faire ce que les commissaires ont pris sur eux d'accomplir. Il existe une distinction entre le fait de contrôler ou réglementer l'auberge, et il en existe une aussi entre la réglementation ou le contrôle de l'auberge où doivent se vendre les liqueurs et le fait de contrôler par l'empiétement, l'exercice d'un genre d'affaire légitime fait sous la protection d'une licence dérivant de la même législation.

Sir Arthur Hobhouse :—Vous dites que sous prétexte de réglementer les auberges, les commissaires des licences pour la vente des liqueurs ont empiété sur les pouvoirs qui sont donnés à la municipalité ?

M. Kerr :—Certainement. C'est exactement cela. Et qui plus est, je dis que leur manière d'agir est mauvaise aussi sous un autre rapport : elle fait une distinction entre des personnes engagées dans le même genre d'affaires—elle distingue entre celles qui tiennent des billards dans une auberge, et celles qui en tiennent ailleurs que là.

Sir Robert Collier :—Où est cette distinction ?

M. Kerr :—Je crois que la résolution se trouve à la page 7 du dossier : "Aucune personne licenciée ne permettra ou ne souffrira, directement ou indirectement, comme ci-dessus, qu'on fasse usage de jeu de quilles, de table de billard, de jeu de bagatelle, ou de tout autre jeu ou partie du même genre, dans telle auberge ou magasin, ou dans tout appartement relié à tel magasin ou auberge, durant le temps prohibé par l'acte des licences ou par cette résolution, pour la vente des liqueurs." Je prétends que cette résolution, naturellement, ne défend pas qu'on se serve d'un billard ou qu'on permette ce jeu dans des salles de billard qui ne se trouvent pas dans des auberges ou dans des appartements reliés à ces auberges, et que c'est là une distinction injuste.

Lord Fitzgerald :—Vous prétendez que les commissaires n'ont rien à faire avec les billards du moment que ceux-ci ne dépendent pas d'une auberge licenciée ?

M. Kerr :—En effet.

Lord Fitzgerald :—Cette résolution a évidemment pour objet de ne pas permettre qu'il soit joué au billard là où les joueurs auraient facilité de boire.

M. Kerr :—Sans doute. Mais ça ne m'empêche pas de soutenir que la tenue de salles de billard étant un genre d'affaires licencié et qui s'exerce sous une autorité distincte, les commissaires des licences ne peuvent, par aucun règlement, faire de distinction entre les personnes engagées dans ce genre d'affaires. S'ils pouvaient décréter ce que porte cette résolution, pourquoi ne pourraient-ils pas décréter que le billard sera prohibé sauf les lundis, ou bien qu'on n'y jouera pas excepté entre midi et une heure de chaque jour, ce qui, de fait, désorganiserait et détruirait ce genre d'affaires.

Sir Robert Collier :—Je suppose qu'une personne qui tient une salle publique de billard, laquelle n'est ni un magasin de liqueurs ni une auberge, n'est pas tenue de fermer certains soirs à 7 heures ?

M. Kerr :—Elle se trouverait sous l'opération de la loi municipale. Je ne me rappelle pas bien comment cela est réglé par la loi municipale.

Lord Fitzgerald :—Comme question de fait, votre proposition se résume à dire que la conviction a été prononcée sur l'autorité d'un statut non applicable au cas.

M. Kerr :—Oui, c'est cela.

Sir Robert Collier :—Vous étiez à dire qu'il existait une différence entre la loi applicable à celui qui tient un billard dans une auberge, et celle applicable à celui qui n'en tient pas.

M. Kerr :—Je disais que les commissaires établissaient une différence.

Sir Robert Collier :—Il ne paraît pas y avoir telle différence.

M. Kerr :—Votre Seigneurie verra qu'il existe une différunce.

M. Horace Davey :—C'est la même chose.

M. Kerr :—Peut-être que oui, peut-être est-ce pratiquement la même chose. Dans tous les cas, pour le besoin de l'argumention, j'admets que c'est pratiquement la même chose. La question que je soulève est-celle-ci : si les commissaires s'ingèrent dans ce genre de trafic, ils doivent le faire moyennant cette condition qu'il ne sera pas établi de différence entre les individus qui sont engagés dans ce genre de traffic.

M. Davey :—Comme matière de fait, d'après les règlements relatifs aux billards, ils sont tenus de fermer à 11 heures, ce qui est une heure plus tôt.

M. Kerr :—Je n'insiste sur la question auprès de Vos Seigneuries qu'à ce point de vue, savoir : que la tenue de tables de billard est un trafic légitime, exercé sous des autorités distinctes, et dont ce corps constitué—les commissaires des licences—n'a pas le droit de se mêler. Voici la question que nous désirons soumettre à la cour. Nous invoquons à l'appui cet argument que, quoi que puisse faire le conseil municipal quand il s'agit du contrôle ou de la réglementation des personnes, les commissaires des licences ne peuvent rien faire à cet égard de nature à créer des distinctions ou des différences. Ça leur enlève le droit de s'en occuper.

Sir Robert Collier :—Ils ne peuvent pas du tout s'occuper des billards ?

M. Kerr :—Non, parce que cette ingérence n'aurait pas d'autre effet que d'établir des distinctions ou des différences.

Sir Robert Collier :—Vous dites qu'ils peuvent faire des règlements relatifs aux auberges, mais ils n'en peuvent faire concernant une salle de billard dans une auberge.

M. Kerr :—Exactement. Il est bien établi que la loi doit être raisonnable, et doit être exercée d'un manière raisonnable. Elle ne peut faire de distintion entre les individus engagés dans ce trafic.

Cette question s'est présentée à la cour suprême dans une cause qui n'alla pas plus loin et qu'on appelle la cause des Voyageurs de Commerce—la cause de *Jonas vs Gilbert*, 5, rapports de la cour suprême du Canada, page 356. Dans cette cause, il s'agissait d'une licence imposée par la cité de Saint-Jean, (Nouveau-Brunswick,) à toutes personnes faisant métier d'acheter ou de vendre, ou exerçant un commerce quelconque, et elle faisait une distinction entre celles résidant dans la cité et celles y venant mais n'y résidant pas. Elle imposait une taxe pour licence à toutes celles demeurant dans la cité, et le double de ce droit à celles n'y demeurant pas, de sorte qu'un voyageur de commerce allant dans la ville pour y exercer son commerce et solliciter des commandes pour une maison de gros établie ailleurs, était exposé à avoir à payer une taxe plus forte. Cette taxe fut contestée. La conviction fut cassée et annulée.

En rendant le jugement de la cour suprême, le juge en chef dit : " La législature n'a jamais pu avoir l'intention de conférer au conseil municipal de Saint-Jean le pouvoir arbitraire de surcharger un individu ou une classe d'individus en faveur d'une autre, pour que l'on puisse être mis à même de faire un commerce prospère aux dépens de l'autre."

De même, pour le cas actuel, je dis que jamais la législature n'a pu avoir l'intention d'autoriser les commissaires des licences à accabler quelques-uns de ceux qui ont obtenu des licences sous l'autorité de leur propre législature pour faire affaires comme tenant un billard, et à imposer à une classe d'individus des restrictions telles qu'elles pourraient les forcer de suspendre leur genre de trafic pour un laps de temps, tout cela réellement au profit d'autres individus exerçant le même genre d'affaires peut-être dans la maison voisine.

Sir Robert Collier :—Comme question de fait, ce ne serait pas au profit des autres, car les autres ne peuvent pas l'exercer non plus dans le temps prohibé.

M. Kerr :—Le conseil municipal pourrait changer cela en tout temps. Pour discuter l'action des commissaires des licences, il nous est permis de supposer qu'il n'existe pas un tel règlement municipal.

Sir Richard Collier :—A celui qui tiendrait un billard ailleurs que dans une auberge il pourrait être permis de tenir sa salle ouverte plus longtemps.

M Kerr :—Pour le besoin de mon argumentation, je dois supposer qu'il n'existe plus de règlement municipal à ce sujet, car il peut être amendé demain.

Je constate que le principe que je me suis efforcé de développer à Vos Seigneuries au soutien de cette manière de voir, a été adopté par la cour suprême des Etats-Unis. Les autorités à l'appui sont recueillies dans l'ouvrage de Cooley sur les limitations constitutionnelles, que j'ai cité hier ; on les trouve à la page 201.

Sir Robert Collier :—Je crois que vous-même avez plutôt déprécié l'autorité des tribunaux des Etats-Unis.

M. Kerr :—Bien entendu, je ne m'attends pas que leurs jugements seront suivis nécessairement ici ; mais les opinions exprimées par bien des juges et des légistes américains présentent sans doute un meilleur argument que celui que je pourrais prétendre offrir à Vos Seigneuries.

Sir Robert Collier :—C'est sur des matières bien différentes.

M. Kerr :—Je parle, naturellement, des principes généraux. Cooley dit que les règlements municipaux doivent aussi être raisonnables. " Toutes les fois qu'ils ne paraissent pas tels, la cour doit, comme question de droit, les déclarer nuls," etc., etc. (Il lit un extrait de l'ouvrage de Cooley jusqu'aux mots) " prohibe l'établissement d'autres, car cela serait déraisonnable "

Sir Robert Collier :—Cela s'applique plutôt à ce point que la résolution est déraisonnable.

M. Kerr :—Oui ; et qu'elle fait des distinctions.

Sir Robert Collier :—Et qu'elle est déraisonnable pour cette raison.

M. Kerr :—Oui. Dans la section 495 du même ouvrage, où il s'agit de taxation, on parle de la nécessité de ne pas faire porter indûment la taxe sur une personne en particulier, ceci aurait naturellement pour effet de faire une différence quant à la taxe ; il pourrait être permis à l'un d'exercer son trafic pendant six jours entiers, et à l'autre durant une partie seulement des six jours, tandis qu'il pourrait être obligé de payer le même droit.

Lord Fitzgerald :—Pour se rendre compte de la portée des observations dont vous avez fait lecture, ne vous serait-il pas nécessaire d'examiner toutes les dispositions de la constitution américaine ?

M. Kerr :—Ces citations traitent des institutions municipales qui sont sous le contrôle de l'Etat, précisément d'après les mêmes principes que nos institutions municipales au Canada.

Lord Fitzgerald :—Ces cas-là n'ont guère d'application.

M. Kerr :—Je ne me serais pas hasardé à les citer n'eût été le fait que la cour suprême du Canada y a déféré dans la cause de Russell *vs.* la Reine, et j'ai fait observer qu'on peut invoquer le même principe que dans ces cas là, qu'ils doivent être interprétés d'après le même principe, en se rappelant toujours que la distribution du pouvoir législatif sous la constitution des Etats-Unis est l'inverse de l'ordre de choses établi au Canada par l'acte de Confédération. Je me suis donc hasardé à déférer Vos Seigneuries à cet ouvrage de Cooley, puisqu'on voit notre propre cour d'appel citer longuement cette autorité dans le jugement qui est actuellement pris en considération.

Lord Fitzgerald :—Il est possible que ces jugements eussent été meilleurs s'ils avaient été moins diffus.

M. Kerr :—Quelle que puisse être leur valeur, je me hasarderai à déférer Vos Seigneuries à ces autorités si elles sont pour recevoir quelque attention. Dans la section 503 du même ouvrage, je vois ceci posé.....

Sir Richard Couch :—La question serait de savoir si ceci est raisonnable.

Lord Fitzgerald :—Nous ne pouvons guère considérer Cooley comme une autorité.

M. Kerr :—Alors, je n'en importunerai pas Vos Seigneuries. Je pensais seulement à citer cela comme un argument mieux exprimé par M. Cooley que je ne crois pouvoir le faire. Je comprends que ce n'est pas là une autorité reconnue comme faisant loi en aucune manière devant ce tribunal.

Maintenant, milords, il y a un autre point sur lequel j'appelle l'attention de la cour, et qui est aussi regardé comme très important : il s'agit du pouvoir de condamner à l'emprisonnement aux travaux forcés. On soulève cette objection que la conviction est mauvaise parce qu'elle prononce l'emprisonnement aux travaux forcés.

Lord Fitzgerald :—En supposant que ce serait là une objection importante, ne pourrait-on pas y répondre en déclarant que telle partie de la conviction est mau-

vaise en ce qu'elle inflige l'emprisonnement et les travaux forcés, et en maintenant le reste ?

M. Kerr :—Par la conviction, Hodge est condamné à payer la somme de $20, et à défaut de paiement, ses biens seront saisis, et si le produit de la vente des biens saisis est insuffisant, il sera envoyé et détenu dans la prison commune aux travaux forcés pour le terme de quinze jours.

La résolution en vertu de laquelle a été prononcée cette conviction, se trouve à la page 8 : " Toute personne ou personnes coupables d'infraction à quelqu'une des dispositions de cette résolution, paiera sur conviction devant le magistrat de police de la cité de Toronto, une amende de $20 et les frais ; et à défaut de paiement immédiat, le dit magistrat de police émettra son mandat à l'effet de prélever la dite amende par voie de saisie et vente des meubles et effets du contrevenant ; et à défaut de biens meubles suffisants, le magistrat de police enverra, par mandat d'arrêt, le contrevenant dans la prison commune de la cité de Toronto, avec ou sous travaux forcés, pour le terme de quinze jours, à moins que la dite amende et les frais ainsi que tous ceux de la saisie et de l'arrestation, ne soient plus tôt payés."

L'article de l'acte des licences en vertu duquel a été passée la résolution est celui dont il a déjà été parlé. Cet article aussi n'est qu'en partie imprimé dans le dossier aux pages 52, 53 et 54.

Les commissaires des licences peuvent passer une ou des résolutions pour réglementer et fixer les objets suivants, savoir :—Article 5 : " Dans et en vertu de toute telle résolution d'un bureau de commissaires des licences, le dit bureau peut infliger des pénalités pour infraction à ces résolutions.

Sir R. P. Collier :—Il nous faut voir les termes de cet article. Est-ce là tout l'article ?

M. Kerr :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—L'article 70 dit comment cette disposition doit être mise en vigueur.

M. Kerr :—Je vais citer un autre article avant d'en venir à l'article 70.

Sir R. P. Collier :—Est ce le seul article qui les autorise à infliger des peines ?

M. Kerr :—Non. J'allais précisément appeler l'attention de Vos Seigneuries sur les autres articles. Cet article là inflige des peines en cas d'infraction. Mais l'article 35 ne se trouve pas au dossier, le voici : " Toute amende recouvrée sous l'autorité de cet acte dans les causes où un inspecteur est le poursuivant ou le plaignant, sera payée par le juge ou le magistrat de police ayant prononcé la conviction à l'inspecteur, et placée par ce dernier au crédit du compte du fonds des licences. Dans le cas où la totalité de l'amende et des frais n'est pas recouvrée, le montant recouvré sera appliqué, d'abord au paiement des frais, et la balance sera employée comme il est mentionné ci-après. Dans tous les cas où un inspecteur a poursuivi et obtenu une conviction, sans avoir pu ensuite recouvrer le montant de l'amende et des frais, ce montant sera soldé à même le fonds des licences." Puis nous arrivons à l'article 39, qui se trouve à la page 54 du dossier : " Pour le recouvrement des amendes encourues sous l'autorité de cet acte, et des frais légitimes sur et après la conviction, dans les causes non appelables quand l'appel n'a pas été complété conformément à la loi, il sera loisible à tout juge, juges ou magistrat de police d'émettre un ordre de saisie et vente à tout constable ou officier de la paix, sur les meubles et effets de la personne ou des personnes condamnées ; et dans le cas où le produit n'est pas suffisant pour satisfaire à la dite conviction, alors, dans les cas non autrement prévus par cet acte, il sera loisible au dit juge, juges ou magistrat de police d'ordonner que la personne ou les personnes ainsi condamnées soient emprisonnées dans toute prison commune ou prison ou maison d'arrêt dans les limites du comté où telle conviction a été prononcée.

Sir R P. Collier :—L'article dit : " il sera loisible." Quelquefois ces termes sont regardés comme étant impératifs.

Sir Barnes Peacock :—Ces pénalités sont-elles décrétées sous l'autorité de l'acte même ?

M. Kerr :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Et ne portent-elles pas les travaux forcés ?

M. Kerr :—Elles ne portent pas les travaux forcés.

Sir Barnes Peacock :—Nous arrivons ensuite à l'article 70.

M. Kerr :—C'est l'article qui suit: "Dans tous les cas où le bureau des commissaires de licences dans les villes, passe une résolution en conséquence des pouvoirs à lui conférés par les articles 4 et 5 de cet acte, et où par toute telle résolution des amendes sont imposées pour infraction à la dite résolution, telles amendes peuvent être recouvrées et réclamées par procédures sommaires devant le magistrat de police (s'il en est) ou devant tout juge de paix ayant juridiction, de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à exécution sous l'autorité de l'"Acte Municipal," et les convictions dans telles procédures peuvent revêtir la formule arrêtée dans l'article 407 du dit acte en dernier lieu mentionné."

Sir R. P. Collier :—Ceci nous renvoie aux règlements du conseil municipal.

M. Kerr :—Oui. Or, les pénalités imposées par l'Acte Municipal même sont l'amende et la saisie et vente, et à défaut de recouvrement, l'emprisonnement seulement et non les travaux forcés. Les amendes imposées par l'article 70 sont recouvrables et peuvent être réclamées par des procédures sommaires instituées devant le magistrat de police, de la même manière et dans la même mesure que les règlements des municipalités peuvent être mis à exécution sous l'autorité de l'acte municipal.

Le premier point que je désire soumettre au tribunal, c'est qu'en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, - l'Acte de la Confédération—le seul moyen de faire exécuter les lois provinciales est par voie d'amende, de pénalité ou d'emprisonnement, non l'emprisonnement aux travaux forcés, et que la province elle même ne saurait imposer une plus forte pénalité.

Sir R. P. Collier :—Alors, la province ne peut jamais infliger les travaux forcés en aucun cas ?

M. Kerr :—Non, apparemment. La section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dit:—"Dans chaque province, la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories des sujets ci-dessous énumérés." Et le paragraphe 15 : "L'infliction de peines par voie d'amende, pénalité ou emprisonnement dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans aucune des catégories de sujets énumérés dans cette section."

Lord Fitzgerald :—Y a-t-il quelque loi provinciale par laquelle l'emprisonnement peut être imposé avec les travaux forcés ?

M. Kerr :—Il n'y a pas de loi provinciale à cet égard. Il existe une loi fédérale qui décrète que les personnes envoyées au pénitencier ou dans certaines prisons pénales, seront assujéties aux travaux forcés, que ce soit mentionné ou non dans la sentence, mais il n'y a pas de loi provinciale qui décrète que les personnes logées dans une prison seront traitées de la sorte. C'est justement ce qui distingue le cas actuel de ceux que Vos Seigneuries sont accoutumées d'avoir sous les yeux en Angleterre. L'ancienne loi de Jacques Ier fut la première loi faite sur ce sujet. On jugea que toutes les fois qu'il y avait détention dans la maison de correction, cela comprenait les travaux forcés. Envoyer le condamné à la maison de correction, ça équivalait à dire qu'il était condamné à l'emprisonnement aux travaux forcés. Il y a eu à cet égard, tant en Angleterre qu'au Canada, un mode suivi de législation qui a bien reconnu la distinction entre l'emprisonnement simple et l'emprisonnement aux travaux forcés. Il en a été recueilli nombre d'exemples par l'avocat engagé dans cette cause, et il les a soumis à la cour d'appel. Quant au jugement de la cour inférieure sur ce point, je puis dire que cette cause fut plaidée dans le même temps qu'une autre cause de la Reine *vs.* Rawley devant la cour du banc de la reine à Ontario, et cette cour jugea que la conviction était mauvaise, parce que la province n'avait pas, sous l'autorité de l'Acte de l'Amérique du Nord, le pouvoir d'emprisonner aux travaux forcés. Il fut interjeté appel de ce jugement à notre cour d'appel. Les deux appels vinrent ensemble et les deux causes furent plaidées en même temps. Le jugement sur ce point de la cause n'est pas au dossier, parce que c'était le seul point à decider dans la cause

de Rawley, et dans cette cause de Rawley la cour d'appel infirma le jugement de la cour du banc de la reine, et jugea que la province avait le pouvoir d'emprisonner aux travaux forcés, de sorte que ce point est en litige quoiqu'il ne soit pas mentionné en propres termes dans le jugement en la présente cause. Cela explique pourquoi il n'en est pas parlé dans ce dernier jugement.

Sir Barnes Peacock :—La cour d'appel a jugé que la province pouvait imposer les travaux forcés.

M. Kerr :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—En vertu de quelle section ?

M. Kerr :—En vertu de la section que j'ai citée (la section 92), et la raison sur laquelle elle a basé son jugement (raison erronée, j'ose le croire), c'est que quand le législateur employait dans la section 92 le terme emprisonnement, il n'entendait définir rien de plus que la nature de la peine. Il n'entendait pas faire de restriction quant au caractère de la peine, mais en définir l'espèce seulement, et il peut avoir ainsi décrété l'emprisonnement ou l'emprisonnement aux travaux forcés.

Sir R. P. Collier :—Ce serait par suite d'une omission, je crois, si la province n'avait pas ce pouvoir.

M. Kerr :—Bien entendu qu'il peut y avoir une raison pour cela ; vous avez à examiner notre constitution, qui n'est pas correcte sous quelques rapports. Il peut y avoir des raisons pour cela dans notre cas. Je ne veux pas dire que dans la Confédération il n'existe pas de pouvoir pour emprisonner aux travaux forcés. Le parlement fédéral possède ce pouvoir. La législation criminelle lui a été confiée. L'emprisonnement aux travaux forcés peut être regardé comme une peine applicable seulement à un crime, précisément comme une peine corporelle.

Sir R P. Collier :—La législature provinciale a sous son contrôle l'administration de la justice dans la province, comprenant les deux juridictions : civile et criminelle.

M. Kerr :—Elle n'a sous son contrôle ni la législation criminelle ni la procédure criminelle. Les savants juges de la cour d'appel comprennent ce pouvoir relatif à l'emprisonnement avec travaux forcés dans la législation criminelle dans les limites de la province, législation qui lui est confiée dans les limites de sa juridiction, pour des objets provinciaux. J'ose dire que l'opinion des savants juges est erronée à cet égard. L'argument que nous désirons soumettre à Vos Seigneuries, c'est que l'emprisonnement aux travaux forcés diffère par sa nature de l'emprisonnement pur et simple, qu'il est par sa nature comme le stigmate du crime, et quand une personne est condamnée à l'emprisonnement aux travaux forcés, c'est une indication qu'elle a été jugée coupable de quelque acte d'une nature criminelle. Ici il peut s'agir d'une offense légère. Dire que non seulement il peut être infligé un emprisonnement aux travaux forcés, mais encore qu'il n'est pas laissé de discrétion au magistrat quant aux terme de cet emprisonnement (car la résolution des commissaires décrète qu'il sera de quinze jours) ; dire qu'il n'est laissé aucune discrétion quant à la manière dont la loi sera appliquée sous ce rapport pour l'offense la plus minime, ça me paraît pousser l'interprétation du statut plus loin que les tribunaux n'aimeraient probablement à l'étendre.

Sir Robert Collier :—Je suppose que c'est là la peine imposée pour infraction aux règlements du conseil municipal ?

M. Kerr :—Non ; je vais montrer que tel n'est pas le cas.

Sir Barnes Peacock :—Le corps municipal a le pouvoir d'infliger la peine des travaux forcés.

M. Kerr :—Pour quelques offenses, mais non celles-ci.

Sir Barnes Peacock :—Pour non paiement d'une amende.

M. Kerr :—De quelques amendes.

Sir Barnes Peacock :—D'une amende imposée sous l'autorité de l'Acte Municipal, et si elle n'est pas payée et qu'il n'y ait point de saisie et vente, alors peuvent être imposés les travaux forcés.

M. Kerr : — Oui ; mais Votre Seigneurie verra qu'il existe une distinction.

Sir Barnes Peacock :—Quant à ces termes relatifs à l'infliction de peines par voie d'amende, de pénalité ou d'emprisonnement, ce n'est que pour faire exécuter

toute loi provinciale faite sur quelque matière tombant dans quelqu'une des catégories de sujets énumérés en cette section.

M. Kerr :—Précisément.

Sir Barnes Peacock :—Y a-t-il des sujets énumérés dans cette section, pour lesquels les travaux forcés seraient une peine nécessaire ou approuvée ?

M. Kerr :—Oui, mais pas tous.

Sir Barnes Peacock :—Je ne vois aucune loi pour la violation de laquelle on devrait infliger les travaux forcés.

M. Kerr :—Parfaitement; c'est ce que nous prétendons.

Sir Barnes Peacock :—Le parlement impérial n'a probablement jamais eu l'intention de permettre la peine des travaux forcés pour aucune offense créée par cet acte.

M. Kerr :—C'est ce que nous alléguons; et afin de montrer qu'il en est ainsi, nous expliquons qu'il y a une distinction entre le simple emprisonnement et l'emprisonnement aux travaux forcés. Cette distinction est reconnue par les autorités.

Sir Barnes Peacock :—Un magistrat a le pouvoir discrétionnaire d'infliger l'emprisonnement. Il n'a pas le pouvoir discrétionnaire d'infliger l'emprisonnement aux travaux forcés.

M. Kerr :—Non ; cela a été bien décidé.

Sir Barnes Peacock :—Il peut imposer l'amende ou l'emprisonnement. Ceci ne veut pas dire l'emprisonnement aux travaux forcés. Il ne peut exercer son pouvoir discrétionnaire en ajoutant les travaux forcés à l'emprisonnement.

M. Kerr :—Parfaitement.

Sir Robert Collier :—Si je comprends bien, le pouvoir des commissaires des licences à cet égard est conféré par l'article 70 de l'acte d'Ontario.

M. Kerr :—Oui.

Sir Robert Collier :—L'article 70—page 54, dit : " Dans tous les cas où le bureau des commissaires de licences dans les villes passe une résolution en conséquence des pouvoirs à lui conférés par les articles 4 et 5 de cet acte, et où par toute telle résolution, des amendes sont imposées pour infraction à la dite résolution, telles amendes peuvent être recouvrées et réclamées par procédures sommaires devant le magistrat de police (s'il en est) ou devant tout juge de paix ayant juridiction, de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à excution sous l'autorité de " l'Acte Municipal." Je voudrais savoir où est le pouvoir d'infliger l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés pour infraction à des règlements ?

M. Kerr :—Votre Seigneurie trouvera cela de deux manières. D'abord, l'article 454, page 51, dit : " Le conseil de tout comté, township et cité peut passer des règlements." Et le paragraphe B : " Pour infraction à quelqu'un des règlements du conseil municipal."

Sir Barnes Peacock :—L'article 12 . " Pour infliger une amende ou un emprisonnement raisonnable."

M. Kerr :—Avec ou sans travaux forcés pour tout terme.

Sir Barnes Peacock :—Article 14 : " Pour infliger une peine raisonnable par voie d'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, soit dans une maison d'arrêt en quelque ville ou village dans le township, ou dans la prison ou maison de correction du comté, pour tout terme n'excédant pas vingt et un jours pour infraction à quelqu'un des règlements du conseil en cas de non paiement de l'amende imposée pour toute telle infraction." Voilà le pouvoir municipal à ce sujet.

Sir Richard Couch :—Si l'argument est bon, la législature ne pouvait décréter ceci.

Sir Barnes Peacock :—S'il est loisible d'infliger les travaux forcés, alors les commissaires pouvaient infliger cette peine.

Sir Richard Couch :—L'argument s'applique tout autant à cet acte. Votre argument tend à démontrer que ceci dépasse les pouvoirs de la législature ?

M. Kerr :—Certainement.

Sir Barnes Peacock :—Mais si c'est dans les limites de son pouvoir, alors, par induction, les commissaires peuvent infliger les travaux forcés comme les corps municipaux ?

M Kerr :—Oui ; mais le premier point de mon argumentation est que le parlement fédéral n'a jamais confié ce pouvoir aux provinces.

Sir Arthur Hobhouse :—Je croyais que vous alliez soutenir que la législature provinciale n'a pas confié ce pouvoir aux commissaires.

M. Kerr :—C'est ce que je vais faire. Je dis que quand le parlement impérial s'est servi du terme " emprisonnement," il n'entendait par là que l'emprisonnement, et rien de plus

Sir R. P. Collier :—Vous dites que cet acte, chapitre 174, est *ultrà vires ?*

M. Kerr :—Oui.

Sir R. Couch :—Vous dites que l'emprisonnement ne signifie pas autre chose que ce qu'on appelle dans l'Inde simple emprisonnement.

M. Kerr :—Oui, et qu'il n'entraîne pas plus la peine plus sévère des travaux forcés qu'il n'inflige de peine corporelle. Comme je le dis, il peut y avoir une très bonne raison pour cela. Le parlement impérial confia au peuple du Canada, pris collectivement, le pouvoir législatif, et il fit la divison et la distribution de ce pouvoir. Il dit donc : " Nous confions au parlement fédéral le pouvoir de légiférer sur ce qui est d'une nature criminelle, et nous confions certaines matières aux législatures provinciales ; or, pour que celles-ci puissent faire exécuter leurs lois, nous leur donnons le pouvoir d'imposer des amendes ou l'emprisonnement. " Vos Seigneuries observeront que ceci est sous une forme alternative. Naturellement, lorsque le parlement impérial leur conféra ce pouvoir limité, il entendait que si, dans quelque circonstance à venir, ce pouvoir ne paraissait pas suffisant, il serait parfaitement du ressort de l'assemblée supérieure, le parlement fédéral, d'augmenter ce pouvoir, d'y ajouter et de décréter que quand une peine sera infligée par les législatures provinciales sous forme d'emprisonnement, elle entraînera avec elle celle les travaux forcés ou une peine corporelle, ou toute autre peine. Si on ne trouvait pas dans l'emprisonnement pur et simple un préventif suffisant, le parlement fédéral pourrait y suppléer ; mais le parlement impérial crut que la peine moindre qu'implique le pouvoir limité qu'il attribua aux législatures locales, était tout ce qu'il fallait pour les mettre en état de faire exécuter tout ce qu'il confiait à leur garde. Les choses d'une nature criminelle qui appellent des peines plus sévères, sont réservées à la juridiction du parlement fédéral.

Je vais citer à Vos Seigneuries quelques autorités pour montrer qu'il existe à cet égard une distinction bien reconnue par le parlement impérial. Dans la cause de Rawley, le juge en chef de la cour du banc de la reine toucha ce point en rendant jugement—cette cause est rapportée dans le 46e volume, *Upper Canada Reports*, 103, et en appel dans le 8e volume des *Ontario Appeal Reports*, 246 et 280—Vos Seigneuries verront que les jugements y sont rapportés comme n'en formant qu'un seul, quoique les causes fussent séparées. En traitant cette question et en remarquant qu'il existait une distinction entre les deux peines, le juge en chef de la cour du banc de la reine dit: "On a défini l'emprisonnement comme n'étant rien autre chose que la privation de la liberté," 2 Hawk P. C. 8e édition, 184. Le mot " pénalité " tel qu'il est employé ici comme amende, peine ou emprisonnement, veut dire, croyons-nous, simplement ce qu'on définit quelquefois comme étant une amende ou peine pécuniaire. Il y a des pénalités ou peines pécuniaires, et des pénalités ou peines corporelles attachées à la personne. *Voir* Wharton, *Law Dictionary*, Tanilias, *Law Dictionary*, Abbott, *Law Dictionary*, et une autorité américaine. Ces auteurs citent la cause de *Kenny vs. Hosea.* Nous sommes convaincus que si la loi décrète l'emprisonnement comme punition d'une offense, aucune cour de justice ne peut y ajouter les travaux forcés, en l'absence d'un pouvoir discréditionnaire général à cet effet. Nous sommes d'avis que les travaux forcés constituent une véritable peine additionnelle, ne différant que par gradation de l'infliction du fouet, ou du moulin de discipline, ou de la réclusion solitaire, etc. Tous les ouvrages de droit distinguent entre la peine de l'emprisonnement, et celle de l'emprisonnement aux travaux forcés, etc. De fait, la peine des travaux forcés est un supplément statutaire à l'emprisonnement; on la trouve généralement décrétée dans l'acte qui crée l'offense, quelquefois dans des statuts comme pouvoir discrétionnaire laissé à une cour en sus de l'emprisonnement, ainsi que le fait l'acte

impérial relatif aux dommages causés malicieusement, 24 et 25 Victoria, chapitre 97, article 74: "Toutes les fois que l'emprisonnement, avec ou sans les travaux forcés, peut être imposé pour quelque offense sujette à une mise en accusation en vertu de cet acte, la cour peut condamner le coupable à être emprisonné et soumis aux travaux forcés," etc. Il en est de même de l'acte relatif aux larcins, même année, chapitre 96, article 118, distinguant toujours pour le même objet, entre les deux peines. *Voir* Cox et Saunders, *Criminal Acts*, pages 97, 136, 230; Collyer, *Criminal Statutes*, 524, appelle la 3e Georges IV, chapitre 114, l'acte relatif aux travaux forcés. Cet acte reproduit la 53e Georges III, chapitre 162, qui révoque et étend les dispositions de la 52e Georges III, chapitre 44, lesquelles s'appliquant toutes à un plus grand nombre de délits, permettent d'ajouter les travaux forcés à l'emprisonnement. Le juge en chef passe ensuite à notre propre législation et observe que d'après elle l'emprisonnement seul et l'emprisonnement aux travaux forcés sont des peines parfaitement distinctes et séparées. Cette appréciation fut adoptée par un des savants juges de la cour d'appel, dont les arguments en ce qui touche à cette cause font partie du dossier, et qui rendit le jugement en cour inférieure.

Sir Robert Collier :—Combien y avait-il de juges siégeant à la cour d'appel ?

M. Kerr :—Quatre.

Sir Robert Collier :—Ils furent deux contre un, n'est-ce pas ?

M. Kerr :—Les quatre juges de la cour d'appel s'accordèrent à dire que le parlement impérial avait conféré le pouvoir de décréter l'emprisonnement aux travaux forcés. Les trois juges de la cour du banc de la reine avaient été d'accord à dire le contraire. Il y eut unanimité d'un côté comme de l'autre. Les quatre juges de la cour d'appel, du moins le juge en chef, parlant au nom du tribunal, s'appuyèrent sur cet argument que je me suis efforcé d'expliquer, savoir : que quand l'Acte de Confédération mentionne l'emprisonnement, il faut entendre par là toute espèce d'emprisonnement.

Sir Robert Collier :—Voulez-vous lire ce qu'a dit le juge en chef là-dessus ?

M. Kerr :—Voici comment le savant juge en chef pose la question discutée devant la cour inférieure : "Il nous semble que le jugement en cette cause doit porter sur cette seule question : le pouvoir de punir par voie d'emprisonnement implique-t-il celui d'infliger les travaux forcés en sus du pouvoir de réprimer la liberté du sujet ? On peut considérer qu'un acte créant une offense, et imposant simplement l'emprisonnement en punition de cette offense, n'autoriserait pas une condamnation à l'emprisonnement aux travaux forcés; mais la question est bien différente quand il s'agit d'une charte impériale établissant une constitution. La règle invoquée par le savant juge en chef s'applique sans doute à un acte créant une offense : c'est-à-dire que les termes par lesquels pouvoir est donné de punir d'une manière spécifiée doivent être interprétés dans un sens raisonnablement étroit; ainsi, un juge faisant le procès d'un individu accusé d'une offense n'est pas autorisé à infliger une peine plus sévère que celle décrétée par l'acte, ou indiquée par un principe évident de la loi criminelle. Mais la position d'une législature est bien différente, et ce que dit Vattel dans ce que j'ai cité en la cause contre Hodge, s'applique ici. Tout en ayant fort bien la faculté de recourir à la signification de chaque mot pour nous aider dans nos recherches, nous ne devons pas un moment oublier que c'est un acte ou instrument de gouvernement que nous avons à interpréter, et * * * notre interprétation doit être celle qui s'adapte le mieux à son but, à ses intentions et à sa rédaction générale. L'Acte de Confédération donne aux législatures provinciales le pouvoir de faire des lois sur certaines catégories de sujets. On y a prévu la nécessité de conférer le pouvoir de faire exécuter ces lois. L'acte ne dit pas que ceux qui seront convaincus d'infractions à ces lois pourront être punis par voie d'amende, de pénalité ou d'emprisonnement, mais il confère le pouvoir de faire des lois pénales dans les mêmes termes dont il se sert pour la collation d'autres pouvoirs législatifs; ou pour employer les propres expressions de l'acte, le pouvoir d'infliger des peines par voie d'amende, de pénalité ou d'emprisonnement, forme une des catégories de sujets sur lesquelles est conféré le pouvoir exclusif de faire des lois, et ce pouvoir est donné aux législatures pour leur permettre de faire exécuter toute loi provinciale se rapportant aux catégories de

sujets qui leur sont réservées. On doit concéder que ce pouvoir ainsi conféré expressément doit être limité à l'infliction de peines par voie d'amende, de pénalité ou d'emprisonnement. Mais la règle qui prescrit d'interpréter l'acte dans son sens étroit, ou même dans un sens raisonnablement étroit, ne s'applique pas à l'interprétation des mots susdits ; elle ne s'applique pas, à mon avis, parce que ces mots servent à conférer aux législatures un pouvoir, et non à décréter simplement des peines pour un crime, car, dans ce dernier cas, l'interprétation dans le sens étroit a toujours été la règle suivie ; tandis que dans le cas où il s'agit de ce que Vattel appelle un instrument de gouvernement—et l'Acte de Confédération en est un assurément—cette règle n'a pas d'application." Voilà le principe qu'invoque le juge en chef de la cour d'appel sur cette question.

Sir Arthur Hobhouse :—Le paragraphe 6 de la section 92 confère aux législatures provinciales " l'établissement, l'entretien et l'administration des prisons publiques et des maisons de réforme dans la province." Supposons qu'un détenu s'obstine à enfreindre les règlements de la prison, prétendez-vous qu'il est impossible à la législature locale de décréter qu'il sera puni en conséquence ?

M. Kerr :—Je ne vois rien dans cette section qui donne tel pouvoir. Cela n'aurait pas pour objet de faire exécuter une loi de la province.

Sir Arthur Hobhouse :—C'est, bien entendu, la question—savoir, si le mot emprisonnement doit être interprété dans le sens large ou dans le sens étroit. Du moment que les législatures provinciales ont sous leur contrôle l'administration des prisons et qu'elles sont responsables de la conduite de ces prisons, il est difficile de concevoir qu'elles n'ont pas le pouvoir d'y maintenir la discipline.

Sir Robert Collier :—Si elles ont le pouvoir d'emprisonner sans travaux forcés pour infractions à la discipline des prisons, il ne faut pas nécessairement en conclure qu'elles ont le pouvoir plus grand d'infliger l'emprisonnement aux travaux forcés pour d'autres offenses. Il semble impossible de soutenir que ces législatures ayant juridiction sur les prisons, elles ne pourraient décréter, dans le cas d'un prisonnier assaillant un garde, les travaux forcés ou l'amende contre le coupable.

M. Kerr :—C'est un pouvoir qui pourrait exister en vertu du paragraphe dont a parlé Votre Seigneurie. Mais ce paragraphe ne leur permettrait pas de punir pour aucune autre offense que celle constatée par la conviction même. Le pouvoir de convaincre d'une offense et d'attacher une peine à la conviction doit découler du paragraphe 15 que j'ai cité. C'est la différence qu'il y a entre ces deux paragraphes. Maintenant, j'allègue que de l'examen des divers actes législatifs du parlement impérial résulte bien clairement la grande distinction signalée dans le jugement du juge en chef de la cour du banc de la reine, jugement qui a été infirmé. Ce jugement signale la grande distinction qu'on a toujours faite entre le simple emprisonnement et l'emprisonnement aux travaux forcés ; or, sans la législation impériale les législatures locales n'auraient pas le pouvoir de décréter l'emprisonnement aux travaux forcés, et le juge en chef de la cour d'appel admet que ce pouvoir ne figure pas expressément dans l'Acte même de la Confédération ; mais il ajoute que comme cet acte est un instrument de gouvernement, il est susceptible d'une plus large interprétation. Je soutiens que rien n'exige qu'il soit donné à cette partie de l'acte une pareille interprétation, et que tout ce qu'elle fait, comme je me suis efforcé de le faire voir il y a un instant, c'est de donner aux législatures provinciales simplement le pouvoir d'imposer l'emprisonnement ou l'amende ou la pénalité. Je suppose qu'ici pénalité signifie confiscation ; en prenant pour exemple le cas d'un débitant de liqueurs, la pénalité serait la confiscation de sa licence. Car la pénalité semble être une peine qui diffère de l'amende et aussi de l'emprisonnement. Elle ne signifie pas une peine corporelle ou une peine d'une nature plus sévère que ne le serait l'emprisonnement lui-même. A mon sens, elle veut dire plutôt confiscation : ainsi, par exemple, dans le cas d'une personne licenciée pour vendre de la boisson, il peut être statué que si elle viole la loi elle perdra sa licence ; ou bien, dans le cas d'un individu coupable d'infraction à quelque autre loi, ses biens peuvent être confisqués, de façon à mettre le gouvernement en état de faire exécuter la loi contre lui au moyen de cette pénalité ; mais je ne vois

rien qui exige la collation d'un plus grand pouvoir, et je trouve que pouvoir a été donné au parlement fédéral d'investir les gouvernements provinciaux d'une plus grande autorité, s'il en est besoin. Je trouve qu'il existe un tel pouvoir en législation criminelle, c'est-à dire que le parlement fédéral peut décréter que toute personne coupable d'infraction à tout acte provincial pourra être punie de la peine des travaux forcés, à la discrétion du magistrat; et ceci conférerait le pouvoir de condamner aux travaux forcés. Mais ce pouvoir est réservé au parlement chargé de légiférer sur ce qui est d'une nature criminelle.

Sir Robert Collier :—Qu'est ce qu'a dit la cour d'appel sur cette question dans la cause actuelle ?

M. Kerr :—C'est là tout ce qu'elle a dit; et elle l'a dit dans la cause de Trawley; en ajoutant qu'elle adoptait pour la cause actuelle l'opinion exprimée dans la cause de Trawley. Les deux causes n'en font qu'une.

Sir Richard Couch :—Vous nous avez lu le jugement de la cour d'appel.

M. Kerr :—Oui; le jugement que j'ai lu et que se rappellent Vos Seigneuries, renvoie à ce qui est dit dans le jugement en la cause de Hodge, comme ayant été rendu en même temps que l'autre.

Sir Robert Collier:—Ce que dit le jugement dans la cause de Hodge, c'est-à dire dans la présente cause; mais il s'agissait d'une autre cause.

M. Kerr :—Il s'agissait en effet de la cause de Trawley, et non de celle-ci.

M. Kerr :—J'ai lu le jugement dans la cause de Trawley.

Sir Robert Collier :—Ce jugement renvoie à ce que dit le jugement dans la cause de Hodge, laquelle, dites-vous, est en résumé, la même que celle de Trawley.

M. Kerr :—Elle l'est comme ceci : La cour ayant à examiner une question dans la cause de Trawley, tandis qu'elle en avait trois à décider dans celle de Hodge, elle en traita deux dans la cause de Hodge, puis venant à celle de Trawley elle dit : " Ce que j'ai dit dans la cause de Hodge." Or, ce qu'elle avait dit se rapportait à cette question de pouvoir constitutionnel.

Sir Richard Couch :—Sur ce point de la présente cause, la cour adopta l'opinion par elle émise dans l'autre cause.

M. Kerr :—C'est cela précisément. Maintenant, je trouve émise cette doctrine que la peine des travaux forcés implique un crime. Cette doctrine est exposée dans la cause d'*Easter*, 12e volume *Adolphus et Ellis*, page 645, et je trouve dans Hocking, *Pleas of the Crown*, 2e volume, 8e édition, page 184, l'emprisonnement défini comme n'étant rien autre chose que la privation de la liberté. L'effet du jugement est que la peine des travaux forcés implique un crime.

Sir Barnes Peacock :—Comment s'est présentée cette question que la peine des travaux forces implique un crime ?

M. Kerr :—C'est au cours de l'argumentation dans la cause que cette opinion fut avancée.

Sir Barnes Peacock :—Qui l'a émise ?

M. Kerr :—Pour le moment, je l'ai oublié.

Sir Barnes Peacock :—Etait-ce quelque juge ou bien a-t-elle été émise dans la plaidoirie ?

M. Kerr :—Non, elle l'a été dans le jugement, milord.

Lord Fitzgerald :—Je ne me rappelle aucun cas, dans lequel les travaux forcés soient imposés pour une simple infraction à un règlement. Cette infraction entre dans la catégorie des offenses. C'est-à-dire qu'un acte qui, autrement pourrait être inoffensif, devient une offense quand il viole un règlement. Je ne me rappelle aucun cas en ce pays, où les travaux forcés aient été infligés pour infraction à un règlement, même en laissant l'infliction de la peine à la discrétion du magistrat.

M. Kerr :—Et Votre Seigneurie doit observer la grande différence qui existe entre cette résolution et le règlement municipal—mais c'est là une autre question dans la cause. Dans le règlement municipal imposant les travaux forcés, l'infliction de la peine est laissée à la discrétion du magistrat. Dans la résolution dont il s'agit ici, elle est absolue et pour un terme de quinze jours.

Sir Barnes Peacock :—Un règlement qui impose l'emprisonnement est radicalement mauvais.

M. Kerr .—Radicalement mauvais.

Sir Barnes Peacock :—C'est l'emprisonnement simple qu'il impose ?

M. Kerr :—Oui, c'est le simple emprisonnement.

Lord Fitzgerald :—Lors même qu'il en serait ainsi, le règlement serait mauvais dans son entier.

Sir Barnes Peacock :—Un règlement qui décrète l'emprisonnement en cas d'infraction est nul, parce qu'il est contraire à la *grande charte*; il est également frappé de nullité si, dans le cas de non paiement d'une amende de 40 chelins par exemple, il impose l'emprisonnement. C'est ce qu'on voit dans le *Digest* de Comyn.

Sir R Collier :—Comment faire exécuter le règlement ?

Sir Richard Peacock :—Par voie de saisie et vente ou par une action en recouvrement de l'amende, basée sur le règlement. L'amende doit être recouvrée par voie de saisie et vente. Je n'entends pas dire que le parlement ne pourrait pas donner le pouvoir de faire un règlement imposant l'emprisonnement, ou l'emprisonnement aux travaux forcés. C'est une autre question de savoir si la législature d'Ontario peut conférer tel pouvoir.

M. Kerr :—Parfaitement, et il me semble qu'en examinant les deux sections, en voyant la législation générale en matière criminelle et la procédure criminelle réservées au parlement fédéral tandis qu'il n'est donné qu'un pouvoir restreint à la législature provinciale, nous devons prendre à la fois en considération les deux questions, afin de nous assurer si réellement on a eu l'idée de confier à celle-ci, le pouvoir que je conteste. Ici nous la voyons donner pouvoir de créer réellement des offenses—de punir réellement des travaux forcés, sans limiter le terme des travaux forcés—et ce pouvoir, elle peut, d'après l'interprétation, le déléguer à quelques personnes. Si les commissaires ont pu infliger cette peine et imposer d'une manière absolue l'emprisonnement aux travaux forcés pour quinze jours, alors pourquoi n'auraient-ils pas pu l'imposer pour un terme de quinze années ? et ainsi ç'aurait été une délégation absolue de pouvoir.

Sir Robert Collier :—Cela ne serait pas raisonnable.

M. Kerr :—Ou tirerait-on une ligne de démarcation entre ce qui serait raisonnable et ce qui ne le serait pas ?

Sir Robert Collier :—Cela serait manifestement déraisonnable.

M. Kerr :—Il semble aussi déraisonnable de décréter l'infliction des travaux forcés pour une période absolument définie de quinze jours, et cela pour la moindre et la plus légère offense aux lois sur les licences.

Sir Barnes Peacock :—Vous ne pouvez guère appeler ceci un règlement. N'est-ce pas une législation faite par délégation ? C'est un acte par lequel est délégué le pouvoir de légiférer sous la sanction du gouverneur.

Sir Arthur Hobhouse :—Des règlements peuvent être passés à l'effet d'infliger une peine raisonnable par emprisonnement avec ou sans travaux forcés pour toute période n'excédant pas vingt et un jours, d'après l'Acte Municipal, en cas de non paiement de l'amende.

Sir Barnes Peacock :—Même dans la résolution des commissaires, il est dit : " avec ou sans travaux forcés." Elle ne dit pas : " par emprisonnement," mais il y a : " avec ou sans travaux forcés."

M. Kerr :—De sorte qu'elle donne le pouvoir discrétionnaire de faire une distinction entre les offenses légères et les offenses graves.

Sir Barnes Peacock :—Mais toutefois l'Acte Municipal dit : Vous pouvez infliger les travaux forcés pour non paiement d'une amende imposée en vertu de quelqu'une de nos lois.

M. Kerr :—C'est là un exercice bien plus rationnel du pouvoir, car l'acte donne un pouvoir discrétionnaire. Mais dans le cas actuel il n'est rien laissé à la discrétion de qui de droit. C'est une peine invariable pour un terme de quinze jours.

Sir Arthur Hobhouse :—Il n'y a pas de pouvoir discrétionnaire à exercer sous l'autorité de la résolution des commissaires ?

M Kerr :—Ils donnent un pouvoir discrétionnaire aux magistrats. Leur résolution porte certainement : " avec ou sans travaux forcés."

Sir Barnes Peacock :—L'amende, imposée pour une infraction à ces résolutions, serait recouvrable de la même manière. Ceci renvoie à l'Acte Municipal.

Sir Arthur Hobhouse :—Le magistrat enverra, par mandat d'arrêt, le contrevenant dans la prison de la cité de Toronto, avec ou sans travaux forcés.

Sir Barnes Peacock :—Je fais allusion à ces mots : " avec ou sans travaux forcés," comparés à l'Acte Municipal.

M. Kerr :—Pour une période—la période est de quinze jours.

Sir Arthur Hobhouse :—Avec ou sans travaux forcés ?

M. Kerr :—L'amende est invariable—elle doit être de $20 ; il n'est pas laissé à la discrétion du magistrat de la fixer à $2 ou $20, car c'est une pénalité invariable, et si l'emprisonnement est infligé, ce doit être pour un terme invariable de quinze jours.

Sir Robert Collier :—A moins que l'amende ne soit payée avant l'expiration du terme.

Sir Barnes Peacock :—La condamnation est invariable, mais le pouvoir de l'infliger est discrétionnaire—la condamnation est de quinze jours d'emprisonnement.

M. Kerr :—Oui, mais le pouvoir est absolu.

Sir Barnes Peacock :—Le pouvoir de prononcer une condamnation pour une infraction à la résolution est le même que pour une contravention à un simple règlement.

M. Kerr :—Non ; il est différent en ceci, qu'il n'est pas laissé de discrétion par la résolution quant à la durée de l'emprisonnement.

Sir Richard Couch :—On voit à la page 8 du dossier que l'emprisonnement est pour un espace de quinze jours.

Sir Barnes Peacock :—L'acte des licences ne donne pas aux commissaires le pouvoir de décréter cela

M. Kerr :—C'est ce que nous prétendons.

Sir Barnes Peacock :—L'acte ne leur donne pas le pouvoir d'imposer la peine.

M. Kerr :—Telle est notre prétention.

Sir Arthur Hobhouse :—Vous n'avez pas encore argumenté ce point-là devant le tribunal.

M. Kerr :—J'en dirai quelque chose dans un instant. Encore un mot sur la question constitutionnelle. Ce que je maintiens c'est que quand le parlement impérial a donné le pouvoir d'infliger une amende, une pénalité ou l'emprisonnement, c'était dans le but de faire exécuter les lois du pays—telle est l'interprétation exacte—et les lois de la province (" faire exécuter toute loi de la province," voilà comment s'exprime l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord) ; or, le parlement impérial entendait que non seulement la législature d'Ontario et son gouvernement—celui-ci par sa sanction—devaient concourir à cette législation, mais que de plus elle devait être sanctionnée par le pouvoir central à Ottawa, lequel peut la désavouer s'il le juge à propos. Le parlement impérial n'entendait pas par conséquent confier à la législature provinciale ou lui permettre d'avoir un pouvoir plus grand que celui que mentionnent les termes de l'Acte de Confédération, savoir, le pouvoir d'infliger l'emprisonnement—et l'acte à cet égard n'est pas susceptible d'une plus large interprétation.

Le parlement impérial a réservé au parlement fédéral—représentant le même peuple, gouvernant le même territoire—et lui a confié le pouvoir majeur de décréter toutes les peines additionnelles en punition des offenses seulement qui participent de la nature des crimes et qui demandent en conséquence un châtiment plus sévère. Or, je prétends que l'idée dont était pénétrée la cour d'appel en abordant cette question était tout à fait erronée. Elle a décidé cette question d'après le principe que les provinces ont cédé certains de leurs droits quand elles se formèrent en confédération. Voici comment elle s'explime à ce sujet; le savant juge en chef dit dans son jugement : " Les provinces ont cédé," etc., etc., (M. Kerr lit jusqu'aux mots) " rapport à la loi criminelle." Tel est le point de vue que la cour d'appel a adopté dans l'examen de cette question. Ceci, suivant moi, donne une idée entièrement fausse de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Les provinces n'ont rien cédé. Les provinces ont

assumé, comme provinces, certains pouvoirs définis et absolus, et comme parties intégrantes de la Confédération, elles en possèdent tous les avantages. Elles conservent tous les pouvoirs qu'elles avaient; seulement ces pouvoirs sont investis dans un corps gouvernant différent. L'Acte de Confédération distribue à un corps gouvernant—la législature provinciale—une certaine portion du pouvoir législatif, et donne à l'autre ce qui reste et ce qui n'est pas donné à la province, C'est une grave erreur que de traiter cette question comme si les provinces cédaient quelque chose de leurs droits et comme s'il fallait en conséquence s'enquérir rigoureusement de l'étendue de leurs concessions pour résoudre cette question. D'un autre côté, il faut considérer que tout le pouvoir gouvernant est donné au parlement fédéral. Des éléments de ce pouvoir sont retranchées, certaines matières définies qui sont confiées aux provinces comme formant partie de la Confédération ; or, du moment qu'on se place à ce point de vue, il est juste de circonscrire exactement dans leurs limites les sujets définis qui sont confiés expressément au pouvoir législatif des provinces.

Sir Barnes Peacock :—Je ne vois pas que la législature ait donné aux commissaires le pouvoir de légiférer sur le mode d'exécution de la pénalité.

M. Kerr :—Non.

Sir Barnes Peacock :—Ils ont le pouvoir d'imposer des amendes ou pénalités; l'article 70 de l'Acte des Licences dit que dans tous les cas où le bureau des commissaires de licences passe une résolution, etc. Mais il ne leur donne pas le pouvoir de punir par l'emprisonnement. L'infliction de la peine est régie par l'Acte Municipal.

M. Kerr :—Et si Votre Seigneurie consulte l'article 407 de l'Acte Municipal, auquel renvoie expressément cet article 70, elle verra que ce dernier article qui impose l'amende ou autorise les commissaires à l'imposer et à la recouvrer, pourvoit au mode de recouvrement.

Cet article dit que l'amende pourra être réclamée sous l'autorité de l'Acte Municipal, et que les convictions prononcées d'après ces procédures pourront être rédigées suivant la formule que donne l'article 407 du dit acte. On me dit que cet article 407 se trouve à la page 50.

Sir Barnes Peacock :—Ceci est une disposition différente, savoir : que les convictions d'après ces procédures sommaires peuvent revêtir une certaine formule, mais je crois que l'article dit aussi que les commissaires ont le pouvoir d'imposer des amendes. Voyons donc cet article 70 : " Dans tous les cas où le bureau des commissaires de licences dans les villes passe une résolution en conséquence des pouvoirs à lui conférés par les articles 4 et 5 de cet acte," (ces pouvoirs sont d'infliger des pénalités)—" et où par toute telle résolution, des amendes sont imposées pour infraction à la dite résolution, telles amendes peuvent être recouvrées et réclamées par procédures sommaires devant le magistrat de police (s'il en est) ou devant tout juge de paix ayant juridiction, de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à exécution." L'article ne dit pas que les commissaires peuvent faire une loi à ce sujet; or, ils en ont fait une—article 2, page 8 du dossier—où ils disent : "Toute personne ou personnes coupables d'infraction à quelqu'une des dispositions de cette résolution, payeront, sur conviction devant le magistrat de police de la cité de Toronto, une amende de $20 et les frais." C'est-à-dire que les commissaires avaient le pouvoir d'imposer cette amende si la législature pouvait le leur donner. " Et à défaut de paiement immédiat, le dit magistrat de police lancera son mandat à l'effet de prélever la dite amende par voie de saisie et vente des meubles et effets du contrevenant; et à défaut "—voici ce qu'ils n'avaient pas droit de faire—" de biens meubles suffisants, le dit magistrat de police logera, par mandat d'arrêt, le contrevenant dans la prison commune de la cité de Toronto, avec ou sans travaux forcés, pour le terme de quinze jours."

M. Kerr :—Oui.

Sir R. Collier :—Nous voulons savoir comment les règlements du conseil municipal peuvent être mis à exécution. Nous arrivons à cela.

Sir Barnes Peacock :—Ceci est réglé par l'article 454 du chapitre 174.

M. Kerr :—L'article 454 décrète que le conseil peut faire des règlements pour infliger des amendes et pénalités raisonnables n'excédant pas $50, outre les frais,

pour infraction à quelqu'un des règlements du conseil. Et aussi "pour recouvrer telles amendes et les frais par voie de saisie et vente des meubles et effets du contrevenant; pour infliger une peine raisonnable par voie d'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, soit dans une maison d'arrêt en quelque ville ou village dans le township, ou dans la prison ou maison de correction du comté, pour tout terme n'excédant pas vingt et un jours."

Sir Barnes Peacock :—Or, les commissaires, au lieu de laisser à la discrétion du magistrat le terme d'emprisonnement pourvu qu'il n'excède pas vingt et un jours, l'ont fixé à quinze jours. Ils l'ont ainsi fixé.

M. Kerr :—D'une manière invariable.

Sir Barnes Peacock :—Et la conviction suit cette loi, de sorte que le contrevenant est emprisonné pour quinze jours.

M. Kerr :—Exactement.

Sir R. Collier :—A moins que l'amende ne soit payée dans l'intervalle ?

Sir Barnes Peacock :—Il n'en est pas moins condamné à quinze jours d'emprisonnement. En vertu de cette loi, le magistrat ne pourrait le condamner à quatorze jours ou à deux jours de prison ?

M. Kerr :—Précisément. De même la loi municipale autorise l'infliction d'amendes et pénalités raisonnables—cela est raisonnable eu égard à l'offense—et elle pourvoit au recouvrement des amendes. Or, la résolution fixe l'amende à $20, ni plus ni moins, ce qui peut être très raisonnable pour une légère offense.

Sir R. Collier :—C'est selon le cas.

M. Kerr :—Le fait est qu'elle ne laisse pas à la discrétion du magistrat le soin de déterminer ce que doit être une amende raisonnable, et elle ne lui donne pas non plus de pouvoir discrétionnaire quant au terme de l'emprisonnement.

Sir R. Collier :—Nous comprenons la question. J'aimerais à voir la formule donnée par l'article 407.

M. Kerr :—Votre Seigneurie la trouvera à la page 51 du Livre rouge.

Sir A. Hobhouse :—Je suppose qu'en vertu de ce paragraphe 14 de l'article 454, le conseil municipal peut faire un règlement fixant un terme à l'emprisonnement, pourvu qu'il n'excède pas les vingt et un jours et qu'il reste dans les limites de l'acte. Les commissaires des licences ne peuvent-ils pas faire la même chose ?

Sir Barnes Peacock :—Quoi qu'ait statué la loi municipale, c'est en vertu et en conformité de cette loi que peuvent être punis les contrevenants. Si l'Acte Municipal n'inflige que dix jours de prison, les commissaires ne pouvaient en infliger quinze.

M. Kerr :—Ce doit être la même chose—voilà ce que nous maintenons.

Sir Barnes Peacock :—Je n'ai pu trouver les dispositions adoptées à cet égard par le conseil municipal. Qu'est-ce qu'a décrété le conseil municipal sur la mise à exécution des pénalités ?

M. Kerr :—Relativement aux billards ?

Sir Barnes Peacock :—Non; de toute pénalité. Toute pénalité imposée par le conseil sous l'autorité du chapitre 174, et qu'il a le droit de fixer en vertu du paragraphe 14. Il a le pouvoir d'infliger une peine raisonnable pour toute période n'excédant pas vingt et un jours. Quelle est la peine fixée par lui.

M. Kerr :—Au fait, Votre Seigneurie verra qu'il est loisible aux conseils municipaux de faire des règlements sur une grande variété de sujets; et dans chacun de ces règlements et dans beaucoup d'entre eux ils ont fixé une pénalité, laquelle, naturellement, varie suivant le cas. Le seul règlement que nous ayons est celui qui concerne les billards, et ce règlement donne au magistrat un pouvoir discrétionnaire.

Sir Barnes Peacock :—Quant au terme des travaux forcés ?

Sir Barnes Peacock :—Et quant à la période d'emprisonnement ?

M. Barnes :—Pareillement. C'est à la page 11 du dossier. Voici : "Toute personne qui exerce un trafic pour lequel une licence est requise, ou qui autrement se rend coupable d'infraction à quelqu'une des dispositions de ce règlement, sur conviction devant le maire, le magistrat de police ou tout juge ou juges de paix de la cité de Toronto, basée sur le serment ou l'affirmation de tout témoin digne de foi, perdra ou payera, à la discrétion du dit maire, magistrat de police ou tout juge ou

juges condamnant, une amende n'excédant pas $50." Il est à la discrétion du magistrat de fixer l'amende à une piastre ou à cinquante, et à défaut de paiement, de lancer un mandat de saisie et vente; et à défaut de biens meubles suffisants, d'emprisonner le contrevenant, avec ou sans travaux forcés, pour un terme quelconque n'excédant pas six mois. Il peut le condamner à un jour ou à six mois de prison. La résolution des commissaires n'est pas conforme à ce principe.

Sir Barnes Peacock :—Tout cela ne me semble pas parfaitement intelligible. Voilà le règlement de la cité. Mais néanmoins, d'après le paragraphe 14, les conseils municipaux ne peuvent imposer six mois de prison. L'Acte Municipal, paragraphe 14, leur donner pouvoir "d'infliger des peines raisonnables par voie d'emprisonnement, avec ou sans travaux forcés, soit dans une maison d'arrêt, etc., pour une période quelconque n'excédant pas vingt et un jours, en cas d'infraction à quelqu'un des règlements du conseil." Comment se fait-il que celui-ci inflige six mois d'emprisonnement ?

M. Kerr :—Votre Seigneurie verra qu'il existe une exception dans les cas d'infraction à tout règlement ou règlements dans les cités.

Sir Barnes Peacock :—Et la suppression des maisons de débauche dont les occupantes peuvent être emprisonnées pour une période quelconque n'excédant pas six mois : ceci est régi de la même manière ?

M. Kerr :—Oui. Or donc, les commissaires n'ont pas fait un règlement qui soit conforme à la loi municipale.

Sir Barnes Peacock :—Pouvaient-ils réellement en faire un ? Je ne vois pas que cet article leur donne le pouvoir de passer un règlement.

M. Kerr :—Ou une résolution.

Sir Barnes Peacock :—La législature dit elle-même que l'amende est recouvrable de la même manière que celle prescrite par l'Acte Municipal ; elle ne dit pas que les commissaires auront tout pouvoir.

M. Kerr :—Indubitablement.

Sir Barnes Peacock ;—Pour moi il est maintenant évident que les commissaires n'avaient aucun pouvoir de passer un règlement relatif à l'emprisonnement aux travaux forcés. Il fallait s'en tenir aux règlements municipaux, par lesquels l'emprisonnement est imposé pour un terme n'excédant pas vingt et un jours, tandis que les commissaires ont passé un règlement portant que ce terme sera de quinze jours.

Sir R. P. Collier :—Je ne veux pas qu'il soit compris que je partage l'opinion qui vient d'être exprimée. Je désire entendre les deux parties.

M. Kerr :—Je désire seulement remarquer qu'on est d'accord sur ce point.

Sir Barnes Peacock ;—Je n'exprime aucune opinion. Je veux seulement savoir en quoi consiste cet accord.—Avaient-ils le pouvoir de passer cette résolution ?

M. Kerr :—Nous maintenons qu'ils ne l'avaient pas, et voici ce que nous alléguons à l'appui de notre prétention : l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord autorise l'infliction d'une amende ou pénalité ou de l'emprisonnement dans le but de faire exécuter la loi. L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord n'autorise pas la confection d'une loi imposant, même dans l'alternative, la peine de l'emprisonnement dans le but de faire payer ou recouvrer une amende. Mais de plus nous soutenons que l'Acte des Licences ne donne au bureau des commissaires aucune autorisation d'infliger l'emprisonnement. Il se borne simplement à les autoriser, par l'article 5, à imposer des pénalités en cas d'infractions. Or, les pénalités dont il parle sont des amendes, parce qu'il dit qu'elles forment une partie du fonds des licences, et l'infraction aux dispositions expresses de l'Acte des Licences est punissable par l'emprisonnement seulement. Il n'est nullement question des travaux forcés dans cet article (59.)

Sir Barnes Peacock :—Cet emprisonnement est imposé par la législature ?

M. Kerr :—Oui ; c'est-à-dire le simple emprisonnement.

Sir Barnes Peacock :—Il est imposé par la législature en cas d'infraction à une loi qu'elle a faite elle-même ?

M. Kerr :—Précisément.

Sir Barnes Peacock :—Or, il y a l'article 70 qui dit que les pénalités imposées par les résolutions des commissaires seront mises à exécution, et la législature prend sur

elle de dire comment ceci se fera, sans laisser aux commissaires le soin de dire comment ce sera fait. Voilà comme me paraît être le cas.

M. Kerr :—C'est là le véritable état de la question.

Sir Barnes Peacock :—Et si vous lisez cet article, vous verrez qu'il ne leur donne pas le pouvoir de prescrire par leur résolution que les pénalités seront mises à exécution.

M. Kerr :—Et conséquemment, cette partie de la résolution sur laquelle est basée la conviction, est absolument——

Sir Barnes Peacock : — *Ultrà vires.*

M. Kerr :—Oui, *ultrà vires.* La conviction est mauvaise, et la résolution *ultrà vires.* Il ne paraîtrait pas raisonnable pour la législature de dire dans un article : " Toutes les violations de nos propres dispositions relatives aux plus graves offenses, celles de vendre des liqueurs sans licence, seront punissables par l'emprisonnement seul," et de lui donner cette interprétation, que les infractions aux résolutions qui pourront être passées par les commissaires ne seront punissables que par une peine beaucoup plus sévère. Je soutiens donc que par ces deux raisons la conviction est mauvaise ; mais en consultant la page 51 du Livre rouge, Vos Seigneuries trouveront que la formule de conviction peut servir probablement à élucider davantage la question, car c'est la formule de conviction expressément comprise dans l'article 70.

Sir Robert Collier :—L'article dit seulement que la conviction pourra être dans cette forme. Il ne dit pas : devra être.

M. Kerr :—Non. Elle pourra l'être. On voit cela à la page 51 du Livre rouge. La formule porte que le contrevenant sera détenu dans la prison commune pendant l'espace de jours. Elle ne mentionne pas les travaux forcés. Or, tout ce que la législature a autorisé les commissaires à faire consiste dans l'infliction d'amendes. Elle ne les a pas autorisés à déterminer le mode de recouvrement de ces amendes, mais elle y a pourvu elle-même dans l'article 70. Elle ne les a pas autorisés à permettre ou à sanctionner l'emprisonnement comme peine du non paiement de l'amende.

Lord Fitzgerald :—Ni à en fixer la durée ?

M. Kerr :—Ni à en fixer la durée.

Lord Fitzgerald :—Mais y a-t-il des autorités sur ce sujet ? Supposé que les commissaires des licences ont outrepassé leurs pouvoirs en décrétant la peine des travaux forcés dans leur résolution, avez-vous des autorités pour établir que cela rend nulle toute la résolution ?

M. Kerr :—La conviction serait mauvaise, parce qu'elle repose sur cela.

Lord Fitzgerald.—Ceci peut être une autre question. Mais en premieu lieu, y a-t-il quelque autorité à l'appui de cette affirmation qu'en conséquence de cet excès de pouvoir la résolution est entièrement nulle ?

Sir Barnes Peacock :—Le *Digest* de Comyn professe qu'un règlement étant un tout, s'il est déraisonnable dans quelque partie, il devient nul pour le tout. Si, par exemple, l'amende est déraisonnable, soit qu'elle doive être recouvrée par l'emprisonnement, la vente, etc., ou par la saisie et vente, on n'en pourra effectuer le recouvrement. Un règlement en partie nul est nul pour le tout ?

M. Kerr :—Si le tout a la même matière pour objet.

Sir Arthur Hobhouse :—Dites-vous que l'amende ou penalité est déraisonnable, ou bien qu'elle n'est pas autorisée ?

M. Kerr :—Nous soutenons l'un et l'autre point. Celui sur lequel j'ai insisté auprès de Vos Seigneuries, c'est que la pénalité n'est pas autorisée. Quant à son caractère déraisonnable, ceci est une question secondaire.

Sir Barnes Peacock :—Le magistrat a infligé quinze jours de travaux forcés à défaut de biens meubles suffisants et de paiement de l'amende. S'il avait condamné d'après la loi municipale, la condamnation aurait pu être plus légère, mais il a imposé quinze jours de prison parce que la résolution des commissaires prescrit ce terme de quinze jours, et ceci était en apparence déraisonnable. Je n'exprime pas d'opinion, mais la question est de savoir si ceci est *ultrà vires ?*

Lord Fitzgerald :—Ma question portait sur la résolution elle-même. N'y a-t-il rien de plus récent là-dessus que le *Digest* de Comyn ? n'y a t-il rien qui s'applique à la résolution passée en conséquence des pouvoirs conférés par statut ?

Sir Robert Collier :—Nous avons à peser les pouvoirs statutaires d'après les termes du statut.

M. Kerr :—Naturellement ; dans cette cause Vos Seigneuries verront que Hodge pourrait être puni sous deux autorités différentes—celle du conseil municipal et celle de la commission des licences—ce qui constitue un état de choses fort incommode : c'est le moins qu'on en puisse dire. Il pourrait être puni en vertu des règlements civiques qui peuvent lui infliger un genre de peine, et cela ne l'empêcherait pas d'être encore punissable pour la même offense en vertu de la résolution des commissaires de licences.

Lord Fitzgerald :—Pour revenir à ce qui est réellement la question principale, n'êtes-vous pas d'avis que le statut de 1877, donnant aux commissaires des licences le pouvoir de passer des résolutions en certains cas définis, est simplement une affaire d'une nature locale, en ce qui regarde ces résolutions ? Le statut est limité à la province d'Ontario.

M. Kerr :—Indubitablement.

Lord Fitzgerald :—Et à des matières d'intérêt local.

M. Kerr :—Il ne concerne que ces personnes, mais la matière qui enforme l'objet ne fait pas de différence.

Lord Fitzgerald :—Voici ce sur quoi j'appelle votre attention. Le paragraphe 16 de la section 92 de l'Acte de Confédération dit que les législatures provinciales ont exclusivement juridiction sur toutes matières d'une nature purement locale. Je veux savoir pourquoi on soulève la question d'*ultrà vires* dans le cas en litige en le soustrayant à l'effet du paragraphe 16.

M. Kerr :—Le simple fait qu'un statut est destiné à être appliqué à une certaine localité ne donne pas juridiction à la législature locale parce que, dans le cas contraire, tout ce qui est du ressort du parlement fédéral pourra en le limitant dans son application à une certaine localité, passer sous le contrôle de la législature provinciale. Mais voici en quoi consiste notre prétention : Pour rendre mon idée sensible, je prends comme exemple un sujet qui est manifestement du ressort du parlement fédéral—les lettres de change et les billets promissoires réservés expressément au contrôle du parlement fédéral. Or, je suppose que la législature d'Ontario a décrété que les lettres de change souscrites à Toronto d'une certaine manière, seront payables d'une certaine manière, et sujettes à un certain droit, ou à une formule particulière, sans quoi, elles seront frappées de nullité.

Le fait que la législature aurait limité l'application d'une telle loi à quelque localité dans la province ne lui conférerait pas la juridiction nécessaire pour légiférer de la sorte.

Un pareil acte serait *ultrà vires.* De même, si l'objet de la législation relative au trafic des liqueurs est une branche du " trafic et du commerce," comme l'a décidé la cour suprême dans la cause de la Reine vs. Frédéricton, et j'ose le dire, comme l'ont aussi affirmé Vos Seigneuries qui ont reconsidéré le jugement de la cour suprême, ainsi qu'il appert par le dernier paragraphe—alors cela est du ressort du parlement fédéral et n'a pas été assigné à la législature provinciale. Tel est le point de vue sous lequel a été envisagée la question par ce tribunal, et il me semble en conséquence que cette distinction est parfaitement juste. La question n'est pas de savoir si la législation dont il s'agit n'a reçu qu'une application locale, si la législature n'a pris sur elle de légiférer que pour la province, en se gardant bien de ne pas aller au delà. La question est de savoir si elle a légiféré sur un sujet qui ne lui est pas assigné ? Si ce dernier rentre dans la catégorie des sujets qu'on doit regarder comme appartenant au trafic et au commerce, alors il s'ensuit, comme on l'a fait voir, que le parlement fédéral pourrait prohiber l'importation des liqueurs, de même que leur fabrication et leur vente; en un mot, tout ce qui serait trafic et commerce dans ce genre. S'il peut prohiber cela, il peut le réglementer ; il peut, naturellement, contrôler l'exercice de ce trafic ; il peut prescrire comment ce trafic sera régi dans les localités où il sera

exercé, et s'il possède ce pouvoir, c'est parce que le trafic en question fait partie d'une des catégories de sujets dont le contrôle législatif lui est confié

Lord Fitzgerald :—D'après cette manière de voir, si le parlement fédéral passait un acte décrétant que dans la cité de Toronto (Ontario), les maisons d'entretien public devront être fermées depuis le samedi jusqu'au lundi suivant, ceci serait du ressort du parlement fédéral, et non de la législature d'Ontario ?

M. Kerr :—Je soutiens que oui.

Lord Fitzgerald :—Ce serait faire passer par le parlement fédéral une loi qui n'aurait en vue ni le trafic ou le commerce, ni le bon ordre ou la sûreté publique. Je ne puis concevoir comment vous pouvez soutenir que la fixation des heures de fermeture des maisons d'entretien public soit une affaire d'une nature publique et dans les limites des pouvoirs du parlement fédéral.

Sir Barnes Peacock :—Cela ne tombe-t-il pas sous l'effet du paragraphe 9 de la section 92, régissant les licences de magasins, de cabarets, d'auberges et d'encanteurs ?

Sir Richard Couch :—Dans la cause de *Russell vs. la Reine*, cela n'a pas été considéré comme une réglementation du trafic, mais comme un encouragement à la tempérance, qui est une question d'ordre public.

Sir Robert Collier :—Nous n'y avons pas expressément contredit l'opinion qu'il s'agissait là d'une matière tombant dans les attributions fédérales ; mais la question fut posée d'après ce principe que l'acte dont il s'agissait s'appliquait à toute la population de la Confédération.

Sir Barnes Peacock :—C'était un acte général de tempérance, passé par le parlement fédéral.

M. Kerr :—En vertu de l'attribution générale qui lui est conférée pour maintenir la paix, l'ordre et le bon gouvernement:

Sir Barnes Peacock :—C'est là l'acte général concernant la tempérance. Mais il peut y avoir des questions d'une nature privée relativement à la réglementation des auberges dans une localité.

M. Kerr :—Mais pouvoir n'a pas été donné aux législatures de réglementer les auberges. Elles n'ont que celui de faire des lois relatives aux licences à l'effet de percevoir un revenu. C'est ce que porte le paragraphe 9.

Sir Barnes Peacock :—" Pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés. C'est-à dire relatives aux matières ayant trait aux licences de magasins, de cabarets, d'auberges, d'encanteurs, et autres licences. Je vois—

Sir Richard Coach :—Je crois que vous trouverez dans la cause de *la Compagnie d'Assurance des Citoyens vs. Parsons*, quelque chose relativement à la réglementation du trafic, qui s'appliquerait difficilement au cas actuel.

Sir Robert Collier :—Si je me rappelle bien, il a été jugé dans cette cause que la réglementation d'une espèce particulière de contrats—ceux des compagnies d'assurance—est du ressort des législatures provinciales, et ne tombe pas dans la réglementation générale du trafic et du commerce, laquelle appartient au parlement fédéral.

M. Kerr :—Cette opinion était basée sur l'attribution relative à la propriété et aux droits civils.

Sir Richard Couch :—Il est dit quelque chose dans ce jugement sur ce qu'on doit entendre par réglementation du trafic et du commerce ; il est dit qu'on doit entendre par ces termes la réglementation générale du trafic.

M. Kerr :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Que celle-ci appartient au parlement fédéral, mais que les législatures locales peuvent réglementer le trafic dans les limites de leurs provinces respectives.

M. Kerr :- Quant à ce paragraphe 9 auquel viennent de déférer Vos Seigneuries, elles verront que dans la cause de *Russell vs. la Reine*, il fut plaidé qu'en vertu de ce paragraphe le pouvoir en question avait été confié à la province du Nouveau-Brunswick, et que Leurs Seigneuries déclarèrent que " pour ce qui est de la première de ces catégories (9), on doit observer que le pouvoir d'accorder des licences n'est pas assi-

gné aux législatures provinciales dans le but de réglementer le trafic, mais à l'effet de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux."

Lord Fitzgerald :—Mais ici, en maintenant l'acte général qu'avait adopté le parlement fédéral, c'est-à-dire l'Acte de Tempérance, Leurs Seigneuries se sont exprimées ainsi. Quant à ce qui regarde " la propriété et les droits civils : " Ces articles, comme les liqueurs enivrantes, peuvent sans doute constituer une propriété ; mais la loi qui impose des restrictions à la vente, garde ou transport de ces articles, parce qu'il serait dangereux pour la sûreté publique de les vendre librement, ou d'en permettre l'usage, et qui rend la violation de ces restrictions un acte criminel, punissable par l'amende ou l'emprisonnement, ne peut-être considérée avec raison comme une loi relative à la propriété dans le sens donné à ces mots dans la 92e section." Et on ajoute : " Ce que traite le parlement dans une législation comme celle-là, ce n'est pas une question relative à la la propriété et aux droits civils, mais une question de sûreté et d'ordre publics." Il s'agit à présent d'examiner si la province a le pouvoir de légiférer sur ce sujet, et il reste à considérer si ce sujet touche à la propriété et aux droits civils dans la province, ou bien s'il tombe sous l'opération du paragraphe 16 : " Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province."

M. Kerr : —L'une et l'autre de ces questions ont été prises en considération dans la cause de Russell. Cette question si importante est soulevée directement aujourd'hui, car par un acte passé à la dernière session d'Ottawa, la 46e Victoria, chapitre 30, le parlement fédéral a pris sur lui de légiférer sur toute cette matière, et cet acte entre en vigueur le 1er janvier prochain. C'est l' " Acte relatif à la vente des liqueurs enivrantes et à l'émission des licences pour cet objet ; " c'est-à-dire l'Acte des Licences.

Sir Barnes Peacock :—A-t-il réglementé les billards—pour qu'il n'en soit pas fait usage dans les cabarets ou auberges en certains temps ?

M. Kerr :—Non ; il n'a rien dit de formel là-dessus.

Sir Robert Collier :—Cette question viendra probablement devant nous par voie d'appel en temps et lieu.

Sir Barnes Peacock :—Il se peut que les mots : " Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province," ne s'appliquent pas dans l'espèce ; mais qu'ils s'appliquent aux cas qui seraient considérés par le parlement anglais comme formant la matière d'un acte local ou personnel, ou d'un acte privé—c'est-à-dire d'un acte d'une nature locale ou personnelle. Dans bien des cas ces actes là sont des actes privés, et ils sont distingués des actes publics et généraux du parlement impérial. La question peut être de savoir si ces matières là ne seraient pas celles qui sont l'objet d'actes locaux ou personnels, ou d'actes privés. Car ces derniers peuvent être passés par les législatures provinciales.

M. Kerr :—Oui ; comme de raison ; dans la cause de *Russell vs. La Reine*, la question principale, je présume, était de savoir si la matière de l'Acte de Tempérance avait été assignée expressément aux législatures locales par quelqu'un des paragraphes de la section 92. Si oui, alors cette matière est sous la juridiction provinciale ; si non, elle ne l'est pas ; et Vos Seigneuries en sont venues à la conclusion que cette matière-là ne tombe dans aucune des catégories de sujets énumérés dans l'article 92. Pour ces raisons, milords, je demande que le jugement dont est appel soit infirmé.

M. Jeune :—Milords, je comparais avec mon savant ami pour l'appelant, et je crois que mon principal devoir sera d'appeler l'attention de Vos Seigneuries, d'une manière plus spéciale et plus détaillée que ne l'a fait mon collègue, sur les jugements qui ont été rendus (et dont nous appelons) par la cour d'appel de la province d'Ontario—et sur une des deux questions que la cour a décidées—celle qui vient justement d'occuper le tribunal et qui, au point de vue de l'intérêt général du sujet, est sans doute la plus importante question soulevée en cette cause, bien qu'elle ne le soit peut-être pas pour la décision du cas en litige ; mais elle l'est à un point de vue général—la question de savoir si la réglementation du trafic des liqueurs par des lois qu'on appellerait communément en Angleterre lois sur les liqueurs, sont des lois qui doivent être passées par le parlement fédéral ou bien par les législatures provinciales.

Lord Fitzgerald :—Ces lois seraient ici plus justement appelées lois sur les licences.

M. Jeune :—Les lois sur les licences, ou généralement les lois sur les liqueurs. Ce sont des lois qui naturellement, ont toujours été en Angleterre prudemment réservées jusqu'ici à la juridiction du parlement impérial, et qui, d'après la constitution anglaise, étaient réservées exclusivement à la considération de ce parlement à l'époque où fut passé l'Acte de Confédération. Jusqu'à présent, et quelles que soient les idées de certaines gens à cet égard, le parlement anglais a toujours réglementé le trafic des liqueurs comme étant une affaire d'intérêt général ou public, et non comme une affaire n'intéressant que les localités et ne devant être traitée que par les localités, soit qu'il s'agisse de permettre ce trafic ou de le prohiber ; et conséquemment on serait porté naturellement à supposer de prime abord qu'une affaire de ce genre devrait à bon droit être laissée au contrôle du parlement fédéral, et non à celui des législatures provinciales.

Maintenant, milords, il ne peut être aucunement mis en doute dans cette cause que la législature d'Ontario ait pris sur elle de légiférer pleinement sur le trafic des liqueurs, car elle l'a fait dans le cas dont il s'agit en déléguant son pouvoir à certains commissaires de licences. Et pour le moment, je ne discute pas la question de savoir si elle avait, oui ou non, le pouvoir d'effectuer cette délégation.

Je suppose que tout ce qu'ont fait les commissaires des licences l'a été par l'acte du parlement provincial, et la seule question que je désire agiter présentement est celle de savoir si les législatures provinciales peuvent faire des lois réglementant des choses comme les maisons où devront être vendues des liqueurs, les personnes à qui elles devront être vendues—le tout, bien entendu, formant la somme de pouvoir qu'elles réclament—car si elles ont le droit d'exercer le pouvoir moindre, elles ont celui d'exercer le pouvoir plus grand—qui est de prohiber complètement la vente des liqueurs. Naturellement, pour decider cette question il faut consulter l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et je crois qu'elle se résout par cette considération que, dans la distribution des pouvoirs faite par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la législation est répartie entre les provinces et le Canada, non d'après l'étendue de territoire à laquelle doit s'appliquer cette législation, mais suivant ce qui fait l'objet de cette législation. Sans doute que quand le parlement impérial entreprit de partager les fonctions législatives entre les législatures fédérale et provinciale, il aurait pu adopter le principe du partage des pouvoirs législatifs d'après les délimitations territoriales, c'est-à-dire qu'il aurait pu décréter qu'une législature locale aurait droit de légiférer sur toutes matières dans les limites de la province, mais que la législation embrassant toute la Confédération serait du ressort du parlement fédéral. Ce mode de distribution des fonctions législatives eût été possible.

Mais il est évident que ce mode eut été fort embarrassant et que, probablement, on eut bientôt rencontré dans son fonctionnement des difficultés inextricables; car certes il eut été extrêmement difficile de juger si, le parlement fédéral ayant pouvoir de légiférer pour les quatre provinces, n'avait pas aussi le pouvoir de légiférer pour trois ou pour deux ou pour une de ces provinces. Il eût été presque absurde de dire qu'il n'aurait pas le pouvoir de légiférer à moins que sa législation fut telle qu'elle pût être mise à exécution de la même manière par rapport à toutes les provinces. Dans tous les cas c'eût été presque absurde quand on considère les immenses différences qui existent naturellement entre les quatre provinces, dont les unes sont situés plus à l'intérieur que les autres, dont les unes sont plus peuplées que les autres, et placées dans des positions toutes différentes; mais l'absurdité devient complète quand on considère que deux systèmes de lois tout à fait différents sont en vigueur dans les provinces, et que tandis que la province de Québec a ses lois basées sur les lois françaises, la province d'Ontario a les siennes basées sur le droit commun anglais.

Il eût donc été impossible de répartir la législation d'après ce principe que le parlement fédéral légiférerait généralement sans égard aux questions, et que chaque province légiférerait pour elle-même dans de semblables conditions. Naturellement, il se serait encore élevé d'autres difficultés, et un conflit eût été inévitable. Si le parlement fédéral eût légiféré pour tout le pays, les provinces auraient été grande-

ment embarrassées sur la question de savoir dans quelles limites elles pourraient légiférer pour elles-mêmes, et quelle législation prévaudrait en cas de conflit.

Il est en conséquence évident qu'un système de législation distribuée de la sorte eût été condamné à un complet fiasco. Aussi n'est-ce pas sur un pareil système qu'est fondée la constitution canadienne. On s'est inspiré d'un principe différent, et cela me paraît éclaircir toute la question en litige. On a procédé sur ce principe que certaines matières sont expressément et exclusivement attribuées aux provinces —et je crois qu'on doit insister sur le mot "expressément." Certaines autres matières sont attribuées nommément, et exclusivement, en termes exprès, au parlement fédéral. Ce qui n'est pas expressément assigné aux provinces ou mentionné dans l'énumération des matières législatives spécialement réservées aux provinces, tombe sous le contrôle du parlement fédéral. Bien entendu, ce principe est exactement l'inverse de celui qui a prévalu aux Etats-Unis; il est, comme le dit le préambule de l'acte, le même théoriquement que celui de la constitution anglaise, et j'ai toujours compris que c'est par opposition au principe fondamental de la constitution américaine que le parlement fédéral possède toutes les attributions non conférées expressément aux provinces.

Voilà, milords, le principe que j'ose affirmer, parce que Vos Seigneuries l'ont posé dans plus d'une cause, et notamment dans celle qu'une de Vos Seigneuries citait tout à l'heure, la cause de *Parsons vs. la Compagnie d'Assurance des Citoyens*, plaidée devant ce tribunal il y a peu de temps. Cette cause a posé en substance ce principe : il faut d'abord constater si la matière législative se trouve expressément comprise dans l'énumération des sujets réservés aux législatures provinciales, non au point de vue des délimitations territoriales, mais eu égard au sujet. Si oui, elle est du ressort des législatures provinciales. Si non, il faut voir si elle fait partie des catégories de sujets réservés au parlement fédéral, et si elle en fait partie, cette matière est du ressort de ce parlement. Mais si elle ne se trouve pas dans les catégories, en vertu des termes généraux, de sujets énumérés dans les sections 91 et 92, alors elle tombe dans le domaine législatif du parlement fédéral. Or, envisagée à ce point de vue, et à la lumière de ces principes, je ne crains pas de représenter à Vos Seigneuries que la cause de *Russell vs. la Reine* est concluante sur ce point, et que la doctrine émise par Elles dans cette cause s'applique nécessairement à la question actuelle. En consultant un instant les catégories de sujets assignés au parlement fédéral, Vos Seigneuries verront tout de suite qu'il est manifestement impossible de soutenir que les provinces puissent être investies du pouvoir de légiférer sur aucun de ces sujets en circonscrivant leur législation dans les limites respectives de leur territoire. Prenons les banques d'épargne pour exemple : c'est celui qui, dans le moment se présente à mon esprit. Le parlement fédéral a exclusivement le pouvoir de légiférer sur la question des banques d'épargne. La province d'Ontario ne pourrait faire de loi relative aux banques d'épargne dans Ontario, non plus que la province de Québec pour les banques d'épargnes établies dans cette province. D'un autre côté, le parlement fédéral pourrait légiférer, s'il le jugeait à propos, sur les banques d'épargne d'Ontario seulement, ou sur celles de Québec, ou du Nouveau-Brunswick, ou de la Nouvelle-Ecosse, séparément, ou sur les banques d'épargne d'une partie de ces provinces, ou de toutes ces provinces à la fois. Ceci résulte simplement du fait que cette matière législative est assignée à l'autorité centrale, et non à celle des provinces. Certes, il doit évidemment en être ainsi, car on ne saurait contester qu'il y a des questions sur lesquelles la législation est de nature à affecter bien diversement les provinces. Par exemple, il y a les phares et les signaux, et je vois même le cas particulier de l'île de Sable—je ne sais pas au juste ce que c'est, mais c'est quelque localité éloignée. Il est clair que la législation relative à des choses comme les signaux et les phares, doit être une législation d'un caractère local, quoiqu'elle soit du ressort du parlement fédéral.

Lord Fitzgerald :—Où est située l'île du Sable ?

M. Jeune :—Au fait, je l'ignore.

M. Irving :—C'est une île située vis-à-vis de la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse ; elle est inhabitée.

Lord Fitzgerald :—Je suppose qu'on s'en sert pour les phares ?

M. Irving :—On s'en sert pour cela ; mais c'est une grande île, ayant trente ou quarante milles de long.

M. Jeune :—C'est une région dont le contrôle est nécessaire pour l'établissement et l'entretien de phares ; la législation qui s'y rapporte est, au point de vue des limites territoriales, aussi locale qu'une législation peut l'être, mais elle est du ressort du parlement fédéral, parce que la matière en faisant l'objet est assignée au parlement fédéral. Or ceci s'applique à tout ce que comprend l'énumération des sujets figurant dans la section 91. Ce sont là autant de matières sur lesquelles peut légiférer le parlement fédéral, soit au moyen de lois générales s'appliquant à toutes les provinces, ou de lois s'appliquant à certaines parties de la Confédération. Maintenant, faisons l'application de ces remarques aux lois relatives aux licences ou à la vente des liqueurs. Si elles tombent dans le domaine législatif du parlement fédéral, celui-ci peut alors légiférer là-dessus, soit d'une manière générale, comme il l'a fait effectivement, ou bien pour chaque province en particulier, dans le cas où il croirait que ce sont là des questions spéciales devant être traitées séparément pour chacune des provinces. Or, la seule manière de résoudre le problème est, à mon avis, celle qu'on a suivie dans la cause de *Russell* vs. *la Reine*. Il est vrai que la loi dont il s'agissait en affectait également et de la même manière la Confédération toute entière, mais ce n'était là qu'un fait accidentel. Assurément la loi n'eût pas été plus mauvaise si elle avait distingué entre les diverses provinces. Si, pour des raisons spéciales, la loi eût été plus sévère pour une province que pour une autre, ou pour quelque ville en particulier, ou supposé que, pour quelque motif particulier, on eût jugé à propos d'adopter des dispositions différentes pour certaines villes, la loi n'en eût pas été moins bonne. Si donc le parlement fédéral a le pouvoir de faire une loi générale de cette espèce, je soutiens que les législatures provinciales n'ont pas le pouvoir de faire des lois spéciales sur le même sujet, contrairement à ce qu'elles prétendent, et vous ne pouvez décider que le parlement fédéral a le pouvoir de faire généralement des lois sur ce sujet qu'en affirmant que la catégorie de sujets que ces lois ont en vue ne fait pas partie de celles assignées aux provinces. Mais voici une autre manière de poser la question : Si vous aviez trouvé que la réglementation du trafic des liqueurs fût au nombre des matières législatives attribuées aux législatures provinciales, la loi générale décrétée par le parlement fédéral eût été manifestement inconstitutionnelle ; or c'est parce que vous n'avez pas trouvé qu'il en fût ainsi, et parce que la cour a jugé, comme je le prétends, que les sujets spéciaux assignés aux provinces ne comprennent pas le trafic des liqueurs ; c'est précisément par cette raison que la loi fédérale est bonne. Maintenant, milords, qu'il me soit permis de déférer un moment Vos Seigneuries à la cause de *Russell* vs. *la Reine*, pour appuyer ce que je viens d'exposer. Dans cette cause, mon savant ami, M. Benjamin, soutenait que les législatures des diverses provinces, avaient toujours joui du pouvoir de légiférer sur la vente des liqueurs dans les limites de leurs provinces respectives, et sur les licences, pour en percevoir un revenu. Il prétendait, en conséquence, que c'était là une matière d'une nature locale et privée, tombant sous l'effet du paragraphe 16 de la 92e section de l'Acte de Confédération.

Il n'y a pas de doute que telle était en substance sa prétention ; il alléguait aussi que la législation en question pouvait être régie par d'autres paragraphes de cette section ; car je vois qu'avant que l'avocat de la défense fût entendu, le juge qui présidait le tribunal observa que Leurs Seigneuries n'avaient pas besoin de l'entendre sur les paragraphes 9 et 13, mais seulement sur le paragraphe 16. Or, que signifiait cette observation ? Elle signifiait, si je ne me trompe, que dans la pensée de Vos Seigneuries, le paragraphe 9, qui donne pouvoir de licencier les magasins et cabarets dans le but de percevoir un revenu, et dans ce but seulement, ne comprend pas la réglementation du trafic des liqueurs. Puis, sur le paragraphe 13, relatif à la propriété et aux droits civils. Vos Seigneuries pensèrent, de même, que les provinces n'ont pas le pouvoir de légiférer sur le trafic des liqueurs sous ce titre : " la propriété et les droits civils "—c'est pourquoi je ne discute pas ce point davantage. Tel a été, suivant moi, l'avis du tribunal. Restait le paragraphe 16, savoir si c'était là une question d'une nature locale et privée ; voici quel était sur ce point le raisonnement

du savant avocat de l'intimée : " L'ivrognerie affecte plus que toute autre chose la société tout entière, ses mœurs, sa santé, son activité ; et l'établissement du système d'option locale ne donne pas un caractère local à l'acte qui statue sur ce sujet. Au contraire, ce système est ordinairement adopté quand l'objet en vue est d'un intérêt général et important, que l'opinion est divisée sur le changement proposé, et que celui-ci menace de grands intérêts." C'est-à-dire que le trafic des liqueurs est une affaire d'une importance et d'un intérêt généraux, ne tombant pas sous l'effet du paragraphe 16 comme une chose d'un intérêt purement local ou privé dans la province. L'un de vous, milords, a prévu ce que j'allais suggérer, mais quand on voit des mots comme ceux-ci : " matières d'une nature purement locale ou privée," venant comme diminutifs à la suite d'un grand nombre d'autres paragraphes, il est clair, d'abord, qu'il ne s'agit pas de matières d'une grande importance, et en second lieu, ceci indique sûrement la même division en fait de législation que celle qui a toujours existé en Angleterre : c'est-à-dire que les actes d'une nature locale ou privée —ceux qui passent par la procédure ordinaire régissant les *bills* privés en Angleterre— sont des actes concernant certaines localités et des matières particulières dans ces localités, mais non des matières telles que les licences pour la vente des liqueurs, et autres de ce genre. Je maintiens que quand Vos Seigneuries rendirent jugement dans la cause de *Russell vs. la Reine*, les termes dont s'est servi le tribunal montrent clairement qu'il était d'opinion que cette question des licences est du domaine général de la législation fédérale, et non une matière assignée aux provinces, qu'il est indifférent que la loi s'y rapportant soit faite, oui ou non, pour une seule province ; mais que cette matière est attribuée au parlement fédéral, et par conséquent enlevée aux législatures provinciales. Que Vos Seigneuries consultent la page 835, où se lit ce passage du jugement : " L'effet de cet acte, quand il est mis en vigueur dans un centre ou une ville du Canada, est, en somme, de prohiber la vente des liqueurs enivrantes, sauf la vente en gros ou pour certains usages mentionnés dans l'acte, de régler le trafic dans ces cas, et de faire de la vente de liqueurs en violation de la prohibition et des règlements contenus dans l'acte, un acte criminel punissable par l'amende ou par l'emprisonnement pour la troisième ou toute subséquente contravention "

Or, assurément, milords, ceci résume un acte qui réglemente le trafic des liqueurs dans la Confédération, et qui est directement en conflit avec un acte tel que celui qui a été passé par la législature d'Ontario. Il peut être plus ou moins sévère. Il se peut que la législature d'Ontario ait adopté des dispositions plus rigoureuses quant aux heures de fermeture ou au mode d'exercice du trafic, ou bien que ce soit le parlement fédéral qui ait montré plus de rigueur. Mais cela ne fait rien. Car si le parlement fédéral a le pouvoir de réglementer le trafic des liqueurs dans toute l'étendue du Canada, alors on ne saurait dire que les législatures locales peuvent être investies d'un pouvoir similaire dans quelque partie du Canada. Les deux propositions se contredisent indubitablement, comme le démontre le cas actuel. Supposez qu'au lieu d'être un acte local, c'eût été un acte décrétant que les maisons d'entretien public seront fermées chaque soir à quatre ou cinq heures, ou quelque chose d'analogue. Les législatures provinciales font une loi portant qu'elles seront ouvertes plus ou moins longtemps que cela. Peut-on dire qu'il n'y aurait pas contradiction directe dans une législation pareille, et qui peut soutenir que dans cette cause de *Russell vs. la Reine* la législation fédérale ne serait pas bonne ? Si je puis parler de celle-ci, Vos Seigneuries ont à choisir entre les deux. Voici le problème : le parlement fédéral et la province d'Ontario légiférant tous deux précisément sur les mêmes sujets et d'une manière contradictoire. De ces lois en conflit, si l'une est valide, l'autre est nulle. Il est impossible que le parlement fédéral ait droit de passer un acte tel que celui qu'il a adopté et qui a été contesté dans la cause de *Russell vs. la Reine*, et que, d'un autre côté, la province ait également le droit de faire les lois qu'il lui plaît sur le trafic des liqueurs. On ne peut guère concilier ces deux choses. On ne peut guère poser comme base de la conciliation que de ces deux législations c'est la plus sévère qui devra toujours prévaloir. Pourquoi en serait il ainsi ? Les deux législations sont absolument en conflit. Si la législation provinciale est valide, la législation fédérale est nulle. Mon savant ami a remarqué

que cet état de choses est un fait accompli; le parlement fédéral a effectivement légiféré—j'ignore s'il l'a fait en contradiction avec les lois provinciales, et cela n'importe pas—mais il a légiféré sur cette même question que la province d'Ontario a prétendu régler législativement.

Sir A. Hobhouse :—Il s'agit d'une question de pouvoir et non des dispositions de l'une ou l'autre loi. Le pouvoir de légiférer s'exclut mutuellement dans le cas en litige.

M. Jeune :—Oui; j'essaie d'établir que ce pouvoir appartient au parlement fédéral, et je prétends que Vos Seigneuries se sont déclarées en ce sens. La chose paraît plus claire si on défère aux sujets spécifiés dans les sections 91 et 92 de l'Acte de Confédération, mais ce n'est pas nécessaire. A considérer la question sous son aspect le plus général, certes il doit être évident que le pouvoir général de faire des lois est directement en conflit avec le pouvoir spécial de faire des lois dans une des sections du pays.

Sir Arthur Hobhouse :—Je suppose qu'il appartiendrait au parlement fédéral de déclarer s'il doit y avoir ou non option locale sur ce sujet?

M. Jeune :—Oui.

Sir A Hobhouse :—Et s'il se prononçait dans l'affirmative, il pourrait déléguer son pouvoir à la municipalité seule, à l'exclusion de tous commissaires ?

M. Jeune :—Il pourrait le faire, si une autre question, celle de la délégation de pouvoirs, peut se résoudre dans le même sens. Le parlement fédéral pourrait décréter la confection de règlements spéciaux par les municipalités ou par les commissaires des licences, ou par qui que ce soit, en supposant que le pouvoir de déléguer existe, mais ce serait là un acte fédéral, ou l'exercice du pouvoir fédéral, et alors, bien entendu, il ne saurait y avoir aucun conflit de législation. Mais j'affirme—et cette assertion me semble irréfutable—que s'il est de la compétence du parlement fédéral de faire une loi prohibant la vente des liqueurs dans toute l'étendue de la province, il ne peut entrer dans les attributions de la province d'en faire une permettant cette vente à certaines heures, ou *vice versâ.* Supposez que le parlement fédéral décrète qu'il pourra se vendre des liqueurs tous les jours de la semaine, les dimanches exceptés, ou quelque chose d'analogue, dans ce cas, la législature provinciale n'aurait pas le pouvoir de décréter qu'il n'en sera pas vendu le samedi. En Angleterre, on est ainsi accoutumé au conflit entre les autorités locales ayant droit de réglementer cela comme une question particulière—c'est une chose qu'on est habitué de voir tous les jours. Ceci est toujours considéré comme étant directement en conflit avec l'autorité impériale régissant cette matière.

Je ne sais, milords, si j'ai besoin d'appeler longuement votre attention sur le jugement dans la cause de *Russell vs. la Reine*, mais à mon avis, si on le consulte attentivement, ce jugement dans presque tous ses détails s'inspire du principe que j'ai cru devoir exposer. A la page 838, par exemple, Vos Seigneuries disent qu'une législation comme celle-là ne se rapporte pas à la propriété et aux droits qui en dérivent, mais à l'ordre et à la sûreté publics. "C'est là la matière principale de l'acte, et bien qu'il touche incidemment à la liberté d'user de choses constituant la propriété des individus, cette circonstance ne change aucunement le caractère de la loi."

Puis, un peu plus loin, après avoir parlé de la cause de la *Compagnie d'Assurance des Citoyens vs. Parsons*, Vos Seigneuries ajoutent: "Le parlement ne pourrait guère faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, qui n'affecteraient d'une manière incidente, la propriété et les droits civils; et le législateur, en donnant aux provinces le pouvoir exclusif de faire des lois sur la propriété et les droits civils, ne pouvait avoir l'intention de priver le parlement fédéral de tout exercice de ce pouvoir général qui toucherait incidemment à ces matières. Il faut toujours bien déterminer la véritable nature et le caractère de la législation dans le cas particulier en litige, afin de voir à quelle catégorie de sujets elle appartient en réalité."

Il y a encore dans le jugement un autre passage auquel on doit, je pense, attacher une grande importance. Voici: "M. Benjamin a prétendu que si l'acte se rapporte à

la loi criminelle, c'est à la loi criminelle provinciale, et il a cité le passage 15 de la section 92.". Vos Seigneuries répondent: "Sans doute que cet argument serait bien fondé si la matière principale de l'acte tombait dans une de ces catégories de sujets" —c'est-à-dire les sujets qui sont du ressort provincial—"mais Leurs Seigneuries ne voient pas que cela leur ait été prouvé jusqu'ici." Si la question de la réglementation du trafic des liqueurs ne tombe pas dans les catégories de sujets de la section 92, ou n'est pas régie par le principe énoncé dans la cause de la *Compagnie d'Assurance des Citoyens vs Parsons*, elle est donc de la compétence du parlement fédéral. Mais il y a un autre passage sur lequel je désire attirer spécialement l'attention de Vos Seigneuries; il se trouve à la page 840: "Naturellement, le conseil de l'appelant n'a pas prétendu que la législature du Nouveau-Brunswick ait pu passer l'acte dont il s'agit, et dont les dispositions s'appliquent à toutes les provinces; et relativement à cette dernière proposition, il n'a pas nié non plus au parlement fédéral le pouvoir de passer un acte de la nature de celui qui est en contestation, exécutoire à la fois pour tout le Canada. Si Leurs Seigneuries comprennent bien ce qu'il prétend, c'est que, au moins à défaut d'une loi générale du parlement fédéral, les législatures provinciales auraient pu, chacune pour sa propre province, passer une loi locale de même nature, et que de plus, comme les dispositions prohibitives et pénales de l'acte dont il s'agit ne deviennent exécutoires que dans les comtés et villes où il est adopté en la manière prescrite, ou, comme on a dit, "par suite d'option locale," la législation, à sa face même, portait dans son effet sur une matière d'une nature purement locale. Le jugement du juge en chef Allan, prononcé en la cour Suprême de la province du Nouveau Brunswick, dans la cause de *Parker vs la cité de Frédéricton*, lequel conclut à l'invalidité de l'acte dont il s'agit, paraît avoir été basé sur cette opinion." Ici il est cité une phrase de ce jugement du juge en chef Allan, que je n'ai pas besoin de lire à Vos Seigneuries. Or voici ce que disent à ce sujet Leurs Seigneuries, et ce que je prétends être concluant sur le point que j'agite: "Leurs Seigneuries ne peuvent partager cette opinion. Le but avoué du parlement en passant l'acte, c'est d'établir pour toutes les provinces, une législation uniforme relativement à la vente des boissons enivrantes afin d'encourager la tempérance au Canada. Le parlement ne croit pas plus désirable d'encourager la tempérance dans une province que dans une autre, mais également désirable pour tout le pays. Dès que l'acte a été passé, il est devenu loi dans tout le Canada, et les dispositions de la première partie, relatives aux mesures à prendre pour rendre exécutoire la deuxième partie du dit acte, sont devenues en vigueur et auraient pu être mises à exécution immédiatement par tout le pays. Il est vrai que les dispositions prohibitives et pénales de l'acte ne deviennent exécutoires que dans le comté ou la cité où la majorité des électeurs adopte une pétition à cet effet, mais cette application conditionnelle de ces parties de l'acte ne transforme pas l'acte lui-même en une législation relative à une matière purement locale. L'objet et la portée de la législation sont encore généraux: d'encourager la tempérance au moyen d'une loi uniforme pour tout le Canada. Le mode que le parlement a cru devoir adopter pour mettre à exécution les prohibitions et peines de l'acte, n'en change pas le caractère général et uniforme. Le parlement considère ces sujets comme d'intérêt général pour le Canada et croit désirable d'assurer l'uniformité de législation sur cette matière, et lui seul peut le faire. Il n'y a pas de raison ou de prétexte pour dire que le mal ou le vice auquel s'attaque l'acte dont il s'agit, soit local ou n'existe que dans une province, et que le parlement fédéral, en prétextant établir une législation générale, ne fait que s'occuper d'une matière purement provinciale. Aussi, est-il inutile d'examiner les considérations que pourraient faire naître de pareilles circonstances." Vos Seigneuries disent ensuite: "Dans les lois de cette nature la législation est générale, et la disposition pourvoyant à l'application spéciale de la loi, dans des localités particulières, n'en change pas le caractère." Puis Vos Seigneuries suggèrent qu'elle peut être juste l'opinion, qui comprend ce sujet dans la réglementation du commerce; or je soutiens cette opinion, et que la réglementation du trafic des liqueurs fait partie de la réglementation du commerce. Mais je crois qu'il n'est pas nécessaire de s'appuyer sur cet argument. Le jugement dans la cause de *Russell vs. La Reine* porte qu'une législation d'un caractère général

comme celle-là—car une législation n'est pas moins générale quand elle diffère dans son application aux différentes provinces—est sous la juridiction fédérale, et conséquemment une législation spéciale sur les mêmes sujets n'est pas du ressort de l'autorité provinciale.

Sir Arthur Hobhouse:—Avez-vous considéré comme de minimes dispositions locales de ce genre se rattachent nécessairement aux institutions municipales?

Il doit s'ensuivre que certaines attributions, non spécifiées dans cette législation, doivent être confiées aux commissaires de police pour le maintien de l'ordre dans la ville.

M. Jeune:—Certainement, c'est là un point de vue qu'il ne faut pas négliger, car quelques-uns au moins des juges de la cour inférieure paraissent l'avoir adopté.

Sir Arthur Hobhouse:—La cour inférieure a-t-elle jugé que cela se rattache aux institutions municipales?

M. Jeune:—C'est assurément l'opinion qui a été exprimée par elle.

Sir Arthur Hobhouse:—On n'a pas encore appelé notre attention sur ce jugement.

M. Jeune:—Je crois qu'il est de mon devoir d'appeler l'attention sur les propres termes dont les juges se sont servis. Je puis dire tout de suite que telle est l'opinion adoptée par la cour inférieure, et qu'elle est appuyée sur ce fait que, sans doute, avant la confédération, des autorités municipales dans les provinces—je ne sais si toutes étaient dans ce cas, mais au moins quelques-unes—avaient assumé le pouvoir de régler la question de la vente des liqueurs, et passé des résolutions à cet effet. Mais, bien entendu, on ne saurait prétendre un instant que parce que les municipalités ont exercé ce pouvoir elles l'ont conservé, ou que les mots du paragraphe 8 de la section 92 leur donnent un semblable pouvoir; car les municipalités réclamaient et ont de fait exercé ce pouvoir législatif relativement à une grande variété d'autres matières dont quelques-unes incontestablement, n'entrent pas dans les catégories de sujets qui, par l'Acte de Confédération, ont été assignés au parlement fédéral. A l'encontre de cette prétention on pourrait citer bien des cas, s'il en était besoin. Un me vient immédiatement à l'esprit, parce qu'il est décisif: celui des signaux et des phares. C'étaient les municipalités qui s'occupaient de ces choses avant la confédération, mais depuis, elles sont devenues un des objets de la législation générale du parlement canadien.

Lord Fitzgerald:—Parce que les provinces n'ont pas gardé ce contrôle en particulier.

M. Jeune:—Je veux dire que le fait que les municipalités exerçaient tel pouvoir avant la confédération, ne prouve rien.

Sir Richard Couch:—Ce fait ne montre pas que tel pouvoir faisait partie des institutions municipales.

Sir Robert Collier:—La question n'est pas de savoir quels pouvoirs exerçaient les municipalités avant la confédération. Nous avons à nous occuper du statut seulement.

M. Jeune:—C'est ce que je représente à Vos Seigneuries: il s'agit de s'assurer de la signification de cet acte du parlement, considéré, d'après ma manière de voir, comme acte du parlement et non comme charte. Mais si l'on envisage la question au point de vue des "institutions municipales dans la province," ce dont je vais m'occuper tout d'abord pour le moment, il est, je crois, évident que par ces mots le législateur a eu en vue la constitution des institutions municipales—le mode d'élection à suivre, et ainsi de suite. On ne saurait prétendre, suivant moi, que ces mots impliquent une extension de pouvoir sur quoi que ce soit n'ayant pas été assigné aux provinces. Comme Leurs Seigneuries l'ont observé dans la cause de *Russell vs. la Reine*, on est obligé de rechercher ici quel est l'objet principal qu'a eu en vue le législateur en déterminant chaque catégorie de sujets, et vous ne pouvez attribuer d'une manière incidente aux provinces, une matière qui ne leur est pas expressément réservée, sous prétexte qu'elle peut l'être incidemment par quelque autre moyen. Sans doute qu'il y a beaucoup de choses qui peuvent être comprises par extension dans les attributions provinciales de manière à faire naître indubitablement des conflits avec la législation fédérale. Il en est une, par exemple, qu'on a développée dans une cause soumise à Vos Seigneuries: "la célébration du mariage dans la province." Or, on

voit quel sens étroit il faut donner à ce paragraphe quand on sait que le mariage et le divorce sont des matières expressément attribuées au parlement fédéral ; il s'ensuit qu'on doit interpréter les termes de ce paragraphe dans leur sens le plus étroit, savoir : que la célébration du mariage dans la province se réduit à la cérémonie du mariage ; comme lorsqu'il s'agit du paragraphe relatif à la propriété et aux droits civils dans la province. Puis dans leur sens le plus étendu, ces mots : " propriété et droits civils " comprendraient presque l'université des matières législatives, et Vos Seigneuries ont jugé, dans la cause de *Parsons vs. la Compagnie d'Assurance des Citoyens,*" que cela comprenait les contrats d'assurance. Mais il est clair que cela doit être restreint dans une très large mesure quand on voit que des matières comme l'intérêt, les offres légales, les brevets d'invention, les droits d'auteur et autres choses de ce genre sont toutes réservées expressément à la législation fédérale ; et en conséquence je maintiens que dans le cas actuel il vous faut considérer la signification la plus naturelle des mots. Or, si l'on considère la signification la plus naturelle de ces mots : " pouvoir de légiférer par rapport aux institutions municipales, " ils veulent dire, selon moi, pouvoir de constituer des municipalités et de les investir des pouvoirs essentiels aux municipalités. Et on ne peut guère prétendre qu'un objet tel que la réglementation de la vente des liqueurs soit un pouvoir essentiel aux municipalités quand aucune municipalité en Angleterre n'a jamais eu ce pouvoir.

Sir Arthur Hobhouse :—Il est difficile de soutenir que ce pouvoir n'est pas essentiel.

M. Jeune :—Il n'est pas essentiel. Chose assez curieuse, les provinces elles-mêmes ne le considèrent pas ainsi, car elles leur ôtent le pouvoir d'accorder des licences. Elles ne donnent pas ce pouvoir à la municipalité, mais à un corps spécial, qu'elles constituent. Si elles avaient conféré aux municipalités le pouvoir de réglementer le trafic des boissons, alors elles auraient pu alléguer—sans succès, je crois—que le paragraphe relatif aux institutions municipales leur confie ce pouvoir, mais, chose assez curieuse, elles ont constitué à cet effet un autre corps au lieu de donner le pouvoir en question à la municipalité. De fait, elles prétendent légiférer sur cette matière comme si c'était un sujet de législation sur lequel elles auraient un contrôle absolu, et non comme s'il dépendait simplement de la municipalité.

Voilà, milords, ce que j'avais à dire sur ce que je crois être la question principale, savoir : que le jugement dans la cause de la Reine vs. Russell décide en somme le cas actuel. La question qui se présente ensuite, et je la joins à la première parce qu'elles sont traitées toutes deux dans les jugements que je citerai tout à l'heure à Vos Seigneuries, c'est de savoir si une législature provinciale a le droit de déléguer son autorité, supposé qu'elle possède telle autorité. Certes, c'est là une question toute différente, et elle ne me paraît pas longue à discuter—sa solution dépend de l'appréciation à faire des pouvoirs réels de cette législature subordonnée et constituée d'une manière spéciale. Or, il me semble que pour éclaircir cette question il faut considérer ce que le parlement anglais a fait et peut faire en tout temps en pareils cas, car le parlement anglais étant omnipotent, a, entre autres pouvoirs, celui même de changer sa propre constitution. Bien entendu que le parlement du Canada et les législatures provinciales ne possèdent pas ce pouvoir. La législature provinciale est un corps constitué comme le constitue l'Acte de Confédération, exerçant ses pouvoirs en vertu de la constitution qui lui a été donnée, et obligée en conséquence, suivant ce que je prétends, d'exercer ces pouvoirs par elle même. Il ne s'agit pas de dire qu'elle peut constituer une municipalité ou un corps de ce genre ayant pouvoir de faire ses propres règlements. Ici la province veut aller plus loin et prétend constituer un corps destiné à faire ce que la législature doit faire elle-même. Ceci est incontestablement une toute autre affaire, et la distinction établie dans la cause de Burah vs. la Reine, dont on a parlé dans cette cause, ne me paraît pas s'appliquer au cas actuel. Il s'agissait dans la cause de Burah vs. la Reine d'une législation conditionnelle—d'une législation devant être mise en vigueur dans un cas donné. C'est une question. Mais c'est toute autre chose de statuer que cette législation même ne figurera pas du tout dans l'acte du parlement, mais sera effectuée dans des circonstances différentes et par un tout autre corps que la législature. Ce n'est pas un nouveau mode de faire

des lois. Ce n'est plus constituer un corps public et l'investir des pouvoirs qui lui sont nécessaires, comme cela se pratique pour la constitution d'une municipalité. Mais c'est décréter que le pouvoir de faire des lois sur certaines matières peut être exercé par un autre corps que celui auquel tel pouvoir est donné en termes exprès.

Sir Arthur Hobhouse :—Dites-vous que c'est un nouvel expédient ?

M. Jeune :—Dans le cas dont il s'agit.

Sir Arthur Hobhouse :—Avez-vous dit que c'était un nouveau mode de faire des lois ?

M. Jeune :—Non pas en ce qui regarde le parlement anglais.

Sir Arthur Hobhouse :—Mais en ce qui regarde les législatures des colonies—dois-je comprendre que vous dites que c'est un mode nouveau ?

M. Jeune :—Je ne l'ai dit ni dans l'un ni dans l'autre cas.

Sir Arthur Hobhouse:—Je crois que vous avez dit que c'était un nouveau mode de légiférer ?

M. Jeune :—Non, milord.

Sir Arthur Hobhouse :—Je présume que je n'ai pas bien saisi le mot.

M. Jeune :—Non, milord, je n'ai pas représenté cela comme un exercice nouveau du pouvoir. Je disais que c'est l'exercer d'une manière incompatible avec le pouvoir expressément conféré aux provinces et qui, par conséquent, leur est exclusivement conféré, à ce que je crois. Cette question me semble porter uniquement sur celle de savoir quelle était sur ce point l'intention de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ? Etait-ce que les provinces devraient légiférer sur ce sujet, ou bien qu'elles pourraient céder leur pouvoir et abdiquer leurs fonctions en faveur de quelqu'autre institution ? Si elles pouvaient le faire dans un cas, le pourraient-elles dans un autre ? Une législature provinciale pourrait-elle statuer que sur certaines matières elle serait liée par la législation d'une autre province ? pourrait-elle abdiquer ses fonctions en faveur du parlement fédéral ? le pourrait-elle en faveur d'un simple individu pour un laps de temps illimité ? pourrait-elle refuser de se réunir, et de déclarer que ses lois seront faites par quelques personnes nommées à cet effet ?

Sir Arthur Hobhouse :—A-t-elle abdiqué ses fonctions ? Ne pourrait-elle pas révoquer cet acte demain et en passer un autre, et investir quelque autre fonctionnaire d'un pouvoir discrétionnaire différent ?

M. Jeune :—Ce n'est pas là une abdication perpétuelle, comme de raison ; mais c'est une abdication complète pour le temps qu'elle dure. C'est-à dire que, dans l'intervalle des sessions, ces commissaires ont un pouvoir absolu de passer les résolutions qu'il leur plaît, sujettes au pouvoir qu'a le parlement de les révoquer ensuite. C'est pour un temps une délégation complète de pouvoir. Ceci, je l'avoue, me paraît être une question douteuse aux yeux de Vos Seigneuries, et force m'est de dire que je ne puis rien trouver qui me paraisse être une autorité directe sur ce point. Il y a dans le jugement en la cause de *Burah vs. la Reine,* un passage déjà cité au tribunal et qui, s'il constitue une autorité, en est une sur ce point. On semble prétendre dans ce passage que le conseil de l'Inde n'a pas le pouvoir de créer un corps législatif autre que lui-même. C'est ce qu'on semble prétendre.

Sir Robert Collier :—Mais on y dit que la législature a de pleins pouvoirs législatif, quelle que puisse être la signification de ces mots.

M. Jeune :—Oui ; alors la question est, naturellement, de savoir s'il faut appuyer intentionnellement sur ce pronom " elle." Elle a de pleins pouvoirs—cela peut être.

Sir Barnes Peacock :—Où ce mot " pleins " est-il employé ?

M. Jeune :—Dans le jugement en la cause de *Burah vs. la Reine.* Un ambassadeur peut avoir de pleins pouvoirs, mais il peut ne pas avoir le pouvoir de nommer quelqu'un pour agir à sa place. Ce peut être des pouvoirs qu'il doit exercer par lui-même.

Sir Robert Collier :—Dans ce jugement, la législature de l'Inde est considérée comme n'étant pas déléguée du parlement impérial, mais comme ayant dans sa sphère de pleins pouvoirs, égaux à ceux du parlement lui même ; voilà ce que dit le jugement.

M. Jeune :—Je ne crois pas que le jugement aille aussi loin, si je puis me permettre cette observation sans manquer de respect à la cour. Je n'ai pas besoin d'entretenir longuement Vos Seigneuries là-dessus, parce que cette cause-là est bien différente de celle-ci, mais voici l'opinion qui fut alors adoptée par ce tribunal : " Leurs Seigneuries s'accordent à dire que le gouverneur général en conseil ne pourrait sous aucune forme créer dans l'Inde et investir d'une autorité législative générale un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'Acte relatif au Conseil de l'Inde." Or, que fait l'acte d'Ontario ? Ne crée-t-il pas dans Ontario et n'arme-t-il pas d'une autorité législative distincte et générale sur ce point, un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ? C'est à quoi semble prétendre l'acte d'Ontario.

Sir Arthur Hobhouse :—Ce que ne peut faire la législature d'Ontario, ce doit être d'abdiquer ses fonctions, ce dont vous venez de parler. Elle reste revêtue d'une responsabilité. Tout se fait par elle et les fonctionnaires qu'elle crée en leur donnant un pouvoir discrétionnaire. Elle doit avoir quelque droit de conférer des pouvoirs discrétionnaires.

M. Jeune :—Oui ; toute la question, à ce qu'il me semble, est de savoir jusqu'à quel point ce droit doit aller. Je soutiens que quand on confère à d'autres le pouvoir législatif tout entier sur une certaine matière, on doit s'arrêter-là. Ici la législature fait plus : elle donne plein pouvoir de passer des règlements à certaines personnes qui peuvent exercer ce pouvoir comme il leur plaît sans contrôle immédiat du parlement et sans que leurs dispositions réglementaires paraissent ou soient contenues dans l'acte. Voilà la question, et je maintiens que le principe sur lequel se base la décision dans la cause de la *Reine vs. Burah* régit cette question dans le sens que je me permets de suggérer.

Maintenant, milords, je crois devoir appeler votre attention sur les jugements rendus par la cour inférieure avant de passer à la discussion des autres points, comparativement de moindre importance, quoiqu'ils soient importants pour la décision de la cause, mais ils le sont moins à un point de vue général, car les jugements de la cour ne s'occupent que des deux questions dont j'ai parlé.

Le premier jugement commence à la page 19, et il ne me présente rien à relever jusqu'à la page 20. Là le juge en chef dit : " C'est sur ce second argument " savoir, la question de délégation " qu'est basé le jugement de la cour du banc de la reine, dont est appel ; je ne me propose pas d'essayer de définir les pouvoirs conférés respectivement au parlement fédéral et aux législatures provinciales par le parlement impérial dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Leurs pouvoirs découlent de la même source ; et le pouvoir de faire des lois sur les diverses catégories de sujets exclusivement attribués par l'acte impérial aux législatures provinciales, est aussi grand et aussi complet que celui du parlement fédéral sur les catégories de sujets qui lui sont réservés par l'énumération des dits sujets. Tous ces sujets ont leurs limites prescrites, mais le pouvoir de légiférer dans les limites n'est sujet à aucune restriction." Suit la citation suivante du jugement de lord Selburne dans la cause de *la Reine vs Burah.* " La législature de l'Inde a des pouvoirs expressément limités par l'acte du parlement impérial qui l'a créée, et naturellement elle ne peut rien faire au delà des limites qui circonscrivent ces pouvoirs. Mais lorsqu'elle agit en restant dans ces limites, elle n'est en aucun sens agent ou déléguée du parlement impérial, mais elle a, et il fut entendu qu'elle aurait pleins pouvoirs de faire des lois, pouvoirs aussi étendus et de même nature que ceux du parlement impérial lui-même." Et à la suite de cette citation, le juge en chef commente la proposition par laquelle il est dit que le gouverneur général en conseil ne peut créer une législature séparée.

Mais évidemment le parlement anglais le pourrait, et en conséquence je crois devoir suggérer que le passage cité signifie que la législature a pleins pouvoirs en ce sens qu'elle peut tout faire elle-même dans la sphère de ses attributions, mais qu'elle ne peut conférer son autorité à qui que ce soit.

En examinant les catégories de sujets sur lesquelles les provinces seules ont le droit de faire des lois, il est évident que l'intention était que ces législatures devaient posséder des pouvoirs très étendus et généraux sur toutes les matières d'une nature

locale ou domestique. Avant la confédération, elles possédaient de pleins pouvoirs sur ces matières; et le but général de la confédération semble avoir été de conserver aux provinces le contrôle exclusif de ces questions. D'après l'acte, pour légiférer sur ces questions elles sont des législatures dans la vraie et complète acception du mot.

Cela est démontré encore plus clairement par l'emploi des mots "exclusif" et ' exclusivement" employés si fréquemment dans l'acte impérial. Toute autre législation sur ces catégories de sujets est exclue . Aucun pouvoir, aucune autorité, en dehors des législatures provinciales, ne peut apporter des amendements, des changements, des perfectionnements aux lois concernant ces matières. Voilà, je crois, quelque chose qui plaide en ma faveur. "Par conséquent, il est nécessaire que la législature provinciale possède de pleins pouvoirs sur ces questions pour changer, amender, abroger ou réédicter, et en un mot, disposer ces lois suivant que les changements de circonstances ou d'autres causes peuvent le rendre désirable; que ce pouvoir de changer en aucune manière ne soit réclamé par aucun autre pouvoir législatif, et que le droit de faire ces lois ne soit limité que par la question de savoir si l'objet qu'elles ont en vue appartient aux catégories de sujets qui sont du ressort des législatures provinciales. L'acte de l'Amérique-Britannique forme une constitution par laquelle sont répartis les pouvoirs législatifs, et avec eux nécessairement tout ce qu'il faut pour rendre ces pouvoirs efficaces."

Le juge en chef cite ensuite deux passages—un de Cooley, l'autre de Vattel—tous deux d'une portée bien générale, et en conséquence pas n'est besoin de les mettre sous les yeux de Vos Seigneuries. "Il se présente une autre considération qui, suivant moi, est concluante. Cette question d'accorder des licences et de faire des règlements relatifs aux personnes et aux locaux licenciés, relève des institutions municipales, et elle est, de plus, d'une nature locale." Or, dire que cette question est d'une nature locale, c'est se mettre en contradiction avec l'opinion énoncée par Vos Seigneuries dans leur jugement en la cause de *Russell vs. la Reine*, jugement que ne connaissait pas encore le juge en chef au moment où il prononça le sien six jours après.

" Or, la confection des lois relativement à ces deux objets étant exclusivement confiée aux législatures provinciales, ce qui exclut de cette législation tout autre pouvoir, il s'ensuit que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord tend à soustraire l'émission des licences et la réglementation de locaux et personnes licenciés à l'action législative des pouvoirs publics, action exercée par ceux-ci jusque-là incontestablement. L'effet dans ce cas, serait plus qu'une distribution de pouvoir législatif. Ce serait une extinction de pouvoir législatif sur des matières qui, jusqu'à la confédération, ont été du ressort de la législation provinciale. Maintenant, je vais examiner la question de savoir si les devoirs imposés et les pouvoirs conférés par l'acte de 1875-76 aux commissaires des licences, constituent une nouvelle délégation d'autorité non prévue par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord; mais auparavant, il convient de considérer ce pouvoir de déléguer que le jugement de la cour du banc de la reine dénie aux législatures provinciales. Le jugement dans la cause de *la Reine vs. Burah* n'est certainement pas une autorité qu'on puisse invoquer en faveur de cette dénégation de pouvoir. Lord Selburne explique quelle est l'espèce de pouvoir qui ne peut être déléguée quant il dit—page 905—que le gouverneur général en conseil ne saurait sous aucune forme créer dans l'Inde et investir d'une autorité législative générale un nouveau pouvoir législatif non créé ou autorisé par l'acte relatif au conseil. Mais nulle partie de son jugement ne vient à l'appui de cette doctrine qu'un corps législatif ne peut déléguer le pouvoir d'adopter des règlements, des dispositions, ou tout ce qui peut être nécessaire pour la mise à exécution des lois de la législature elle-même." Justement. Si la loi a arrêté les règlements que d'autres sont chargés de faire exécuter, le reste peut être fait, sans aucun doute, par une autorité secondaire. Mais dans le cas actuel, le soin des dispositions légales à prendre est confié à l'autorité subordonnée, ce qui est toute la question en litige. On n'a pas décrété que les maisons d'entretien public devront être fermées en certains temps, à l'instar de l'acte impérial, ou qu'elles devront l'être pendant certains jours de la semaine, car alors il doit y avoir des règlements séparés pour mettre cela à exécution; mais on a conféré à d'autres le pouvoir même

de décréter ce qui forme la substance même de l'acte. Dans sa plaidoirie, dans la cause de Burah, sir James Stephens donne plusieurs exemples de ce qu'il appelle collation de pouvoir discrétionnaire et délégation d'autorité. " En vérité il serait difficile de concevoir des exemples plus décisifs de délégation de pouvoir, et d'un pouvoir quasi législatif, que ceux qu'on trouve dans le dernier et l'avant-dernier actes relatifs aux institutions municipales, passés par la législature du Canada-Uni, avant la confédération, et on ne doit pas perdre de vue que cette législature n'avait pas plus de droit de déléguer ses pouvoirs sur cette question de législation que n'en a la législature d'Ontario depuis la confédération. Outre les actes relatifs aux institutions municipales, le procureur général nous présente dans sa plaidoirie plusieurs exemples de délégation d'autorité faite par la législature canadienne avant la confédération. Un de ses exemples est l'autorisation donnée par l'Acte des Ecoles Primaires au conseil de l'instruction publique, de faire des règlements pour l'organisation et la gouverne de ces écoles; on a aussi les nombreux exemples d'autorisations données aux tribunaux à l'effet de faire des règlements et règles de pratique." Ensuite, le juge en chef cite un cas de délégation de pouvoir à la cour de chancellerie. " Nous savons aussi que le parlement impérial a, de temps à autre, délégué aux tribunaux des pouvoirs étendus d'une même nature, et des pouvoirs d'un caractère essentiellement législatif dans le récent acte de judicature." C'est vrai, assurément.

La cour s'ajourne pour quelques minutes.

M. Jeune :—Lors de l'ajournement, j'appelais l'attention de Vos Seigneuries sur les jugements de la cour d'appel de la province d'Ontario, relativement à la question de savoir si les législateures provinciales ont droit de déléguer leurs pouvoirs. Je cite, page 23 : " Dans le jugement de la cour inférieure, on dit que notre législature a certainement délégué au bureau des commissaires de licences le pouvoir d'établir certaines restrictions et limitations nouvelles relativement à la liberté d'action individuelle, et qu'elle lui a, de plus, conféré le droit de décréter la peine à infliger en cas d'infraction, savoir : l'amende et l'emprisonnement. " A notre avis, il semble bien difficile de soutenir que l'Acte de Confédération donne tel pouvoir de déléguer — d'abord l'autorité de créer une quasi offense, et ensuite, de la punir par l'amende ou l'emprisonnement." Si, dans le passage cité, on veut dire (et je crois que telle est sa signification) que la législature provinciale d'Ontario a délégué au bureau des commissaires des licences le pouvoir d'établir des restrictions et limitations nouvelles relativement à la liberté d'action individuelle, que ne possèdent pas les institutions municipales prises dans leur ensemble, je ne puis adhérer à cette proposition. A l'appui de mon opinion, je vais faire une revue rapide de la législation sur cette question, telle qu'elle existait à l'époque de la confédération et telle qu'elle a été modifiée depuis en vertu des pouvoirs conférés par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord : L'acte de la ci-devant Province du Canada, relatif aux institutions municipales, passé en 1866, et qui s'appliquait au Haut-Canada, ne faisait qu'adopter des dispositions différentes pour le licenciement des auberges et magasins, et pour celui des billards. Les licences de magasins n'étant pas en question, je me bornerai à ce qui regarde les licences d'auberges et de billards ; or, le pouvoir de faire des règlements pour le licenciement des auberges et aussi pour la gouverne des maisons ou locaux licenciés, fut conféré par cet acte aux conseils de townships, villes et villages constitués, et aux commissaires de police, dans les cités ; quant au pouvoir de faire des règlements pour le licenciement et la gouverne de toutes personnes tenant des billards pour fins de louage ou de gain, dans une maison ou lieu d'entretien ou d'amusement public, il fut conféré aux conseils de townships, cités, villes et villages constitués—et ce pouvoir, en ce qui a trait aux billards, est resté sans changement dans la possession des mêmes autorités. Par le même acte de 1866, les conseils municipaux pouvaient passer des règlements pour l'infliction d'amendes et de pénalités raisonnables, n'excédant pas $50, en cas de contravention à quelqu'un de leurs règlements, et pour imposer une peine raisonnable par voie d'emprisonnement avec ou sans travaux forcés à raison de telle contravention, en cas de non paiement de l'amende et des frais, et en l'absence de biens meubles suffisants pour en effectuer le recouvrement. Mais pouvoir n'était pas encore donné aux com-

missaires de police à l'effet de faire exécuter les règlements qu'ils étaient autorisés à faire. Ils avaient les mêmes pouvoirs que les conseils municipaux de faire de règlements pour le licenciement et la gouverne des auberges, et la loi resta ainsi jusqu'à l'adoption de l'acte provincial de 1879, 32 Victoria, chapitre 32. Cet acte conféra aux commissaires de police dans les cités le même pouvoir qu'aux conseils municipaux, de faire des règlements pour faire exécuter ceux passés par eux pour le licenciement et la gouverne des auberges. L'acte ne conféra pas aux commissaires un droit illimité de déterminer la peine pour infraction à leurs règlements, mais leur permit d'attacher des pénalités à ces infractions de la même manière et dans la même mesure que peuvent être mis à exécution les règlements des conseils municipaux sous l'autorité de l'Acte Municipal de 1866, mettant ainsi sous tous les rapports les commissaires de police dans les cités sur le même pied que les conseils municipaux autres que ceux des cités, relativement au licenciement et à la gouverne des auberges, comme c'était évidemment l'intention de l'acte de 1866. L'acte de 1874, qui n'avait pour objet que les licences d'auberges et de magasins, ne fit pas de distinction à cet égard." Pas n'est besoin de faire lecture du reste de la phrase. "L'acte de 1875-6, par lequel a été constitué le bureau des commissaires de licences, lui transporta tous les pouvoirs conférés et obligations imposées respectivement aux commissaires de police et aux conseils municipaux par l'acte de 1874; or, ces commissaires décrétèrent le 25 avril 1881, par ce qu'ils appellent une résolution, que nulle licence d'auberge ne permettra entre autres choses, qu'on y joue au billard pendant le temps prohibé par l'Acte des Licences, l'acte de 1875-6, ou par la dite résolution; et c'est pour avoir permis qu'on jouât au billard en contravention à cette résolution que le défendeur a été condamné. Je n'entretiens personnellement aucun doute quant au pouvoir de la législature provinciale d'opérer le changement fait par l'acte de 1875-6 dans la loi municipale telle qu'elle existait alors. Je crois que cela ne doit être regardé que comme un changement dans le mécanisme au moyen duquel les institutions municipales de la province avaient jusque-là fonctionné; et comme le pouvoir de faire des lois concernant les institutions municipales a été conféré à cette législature par l'Acte de Confédération, elle avait, à mon avis, évidemment le pouvoir d'effectuer ce changement. Si ce changement est *intrà vires*, les commissaires des licences ont, pour faire des règlements relatifs au licenciement et à la gouverne des auberges, le même pouvoir qu'avaient respectivement les conseils municipaux et les commissaires de police sous l'autorité de l'acte de 1866 et des autres actes dont j'ai parlé; je crois qu'il est bien clair et je ne vois pas qu'il soit nié que ces corps publics avaient, en vertu de ces actes, le pouvoir de faire des règlements à l'effet de déterminer les termes et conditions à suivre par les aubergistes licenciés, et de fixer, pour la gouverne des auberges licenciées, le temps pendant lequel l'hôtelier ne devait pas permettre qu'il fût joué au billard chez lui. Il y a nombre de précédents américains sur ce sujet." Mais à ce propos, une observation se présente naturellement à l'esprit: c'est que les droits qu'ont les législatures provinciales d'accorder des licences est limité expressément au pouvoir de percevoir un revenu, et ce ne serait pas se renfermer dans l'exercice de ce droit que d'insérer dans les licences des conditions qui n'auraient pas pour objet d'assurer cette perception; il s'ensuit, naturellement, qu'il ne faut pas imposer de restrictions dont l'effet serait non d'augmenter le revenu, mais de le réduire, comme le fait a été signalé dans plus d'un cas. Le juge en chef continue, page 25: "Voilà pour la question de délégation du pouvoir de créer des restrictions et limitations relativement à la liberté d'action individuelle. La quasi-offense ainsi créée est la contravention aux dispositions adoptées par les règlements sur le temps pendant lequel il est permis de jouer dans les auberges au billard, au jeu de bagatelle et autres jeux du même genre. Or, quant à la délégation, faite aux bureaux des commissaires de police, du pouvoir de faire des lois pour attacher des pénalités à l'infraction de leurs règlements sur le licenciement et la gouverne des auberges, et quant au transfert de ce pouvoir aux bureaux des commissaires de licences, j'ai déjà observé que le pouvoir conféré se limite à celui que possédaient déjà les conseils municipaux. Encore on doit concéder que c'était la délégation du pouvoir d'infliger des amendes à un chiffre limité, et l'emprisonnement pour un laps de temps

limité, c'est-à-dire n'excédant pas vingt et un jours, en cas de non paiement et en l'absence de biens meubles suffisants ; or, la question est de savoir si cela se trouve dans les limites du pouvoir conféré de faire des lois concernant les institutions municipales, et se trouve aussi compris dans le paragraphe 15 de l'article 92 de l'Acte de Confédération : ceci me paraît être la seule question dans la cause, qui présente quelque difficulté." Ainsi, Vos Seigneuries voient que le juge en chef fait dépendre ce pouvoir de la législature provinciale entièrement de celui qui lui est donné de faire des lois relatives aux institutions municipales. C'est donner assurément une bien grande extension à un pouvoir de ce genre. Parmi les objets pour lesquels pouvoir exclusif de faire des lois est confié aux législatures provinciales par l'article 92 de l'Acte de Confédération, se trouve celui spécifié dans le paragraphe 15 : " L'infliction de peines par voie d'amende, pénalité, ou emprisonnement, dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans quelqu'une des catégories de sujets énumérés dans cette section." Voici en substance ce qu'a décrété la législature provinciale par l'article 38 de l'acte de 1869 : les aubergistes licenciés dans les cités seront punissables pour infraction aux règlements faits par les commissaires de police, en la manière et dans la mesure où ils l'étaient pour infraction aux règlements faits sur le même sujet par les conseils municipaux. Les commissaire, si l'est vrai, étaient autorisés à faire des règlements " attachant des pénalités aux infractions," mais cette autorisation se limitait expressément à celle donnée à d'autres corps publics possédant les mêmes pouvoirs relativement aux licences. Supposons que l'article 33 fût muet sur la confection de règlements imposant des pénalités, et eût seulement décrété que les aubergistes licenciés dans les cités seraient sujets aux mêmes peines, en cas d'infraction aux règlements faits par les commissaires, que le sont les aubergistes licenciés dans les autres municipalités en cas d'infraction aux règlements faits par les conseils, est-ce qu'une telle disposition serait *ultrà vires?* Cet acte de 1869 était une loi provinciale faite en rapport avec les institutions municipales, pourvoyant à la mise à exécution des règlements passés par des corps publics autorisés à faire ces règlements et qui formaient partie des institutions municipales à l'époque de la confédération ; la dite loi décrétant comment ils seraient mis à exécution, savoir, en la manière et dans la mesure où peuvent être mis à exécution les règlements des conseils municipaux. Dans la supposition ci-dessus, ce serait seulement décréter sous une autre forme que les aubergistes licenciés violant ces règlements seront punissables par amende, etc., en désignant les peines comme elles le sont dans l'acte de 1866. Je ne puis croire qu'une semblable disposition serait *ultrà vires.* Elle rencontrerait toutes les conditions du paragraphe 15 de la section 92. Or, parce que, tout en limitant les peine , elle exige de plus que celles-ci seront définies par des règlements, est-ce là moins une loi de la province dont la mise à exécution fait l'objet de cet article 33 ? Car tel est le véritable effet des mots qui y sont employés.

" Sans cet article requérant la confection de règlements pour déterminer les pénalités, le magistrat de police ou autre magistrat ayant juridiction pour connaître de l'offense aurait un pouvoir plus étendu quant à l'infliction de la peine, car, en l'absence de cette disposition, il ne serait limité que par l'acte de 1866, tandis que sous l'empire de cette disposition son pouvoir est limité tant par l'acte que par les règlements, car il est clair que les règlements ne pourraient imposer de pénalités en sus de celles autorisées par l'acte. Dans le premier cas, la conviction serait pour infraction à un règlement passé en vertu de l'acte de 1866, tel qu'amendé en vertu des pouvoirs de la législature par l'acte de 1875-6, tandis que sous l'autorité de l'acte de 1869, la conviction et la peine sont pour une offense commise à l'encontre de la loi provinciale d'Ontario." Tout cela aussi repose, bien entendu, sur la prétention que le pouvoir donné de réglementer les institutions municipales implique celui de conférer aux dites institutions municipales tous les pouvoirs que celles-ci exerçaient dans la province d'Ontario avant la confédération. C'est à quoi se résume toute cette argumentation ; mais quand on voit qu'un grand nombre de choses faites auparavant par les institutions municipales, doivent l'être évidemment par la province, d'après l'intention de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, cet argument du savant juge ne peut aller jusqu'à dire que les dites institutions municipales conservent

aujourd'hui tous les pouvoirs qu'elles détenaient avant le changement de régime. " Il y a de plus, cette considération importante, que si les infractions aux règlements sur les licences d'auberges passés par les commissaires de police, et ensuite par les commissaires des licences, ne sont pas punissables par la législation provinciale, alors elles ne sauraient être punissables, car ce sont des infractions à une loi de la province et à aucune autre loi ; or, les lois de la province qui se rapportent aux institutions provinciales, ne peuvent être mises à exécution que par l'infliction de peines décrétées sous l'autorité de la législation provinciale est *intrà vires*." Tel n'est pas le cas, certainement, milords. D'après nous, toute la législation relative à la question des licences est du ressort du parlement fédéral, et le pouvoir qu'il a d'infliger des pénalites est parfait, soit pour infraction à ses propres lois, ou pour infraction aux lois faites par les provinces, si tel est aussi leur objet.

" Cependant, il est surprenant et regrettable que les officiers municipaux intéressés dans la plainte et la poursuite contre le défendeur, l'aient poursuivi comme prévenu d'une contravention à la résolution des commissaires des licences." Je ne crois pas qu'il soit besoin de citer le reste du jugement jusqu'à la page 27. Le tout se résume dans une observation du savant juge en chef, qui est parfaitement juste, savoir, que l'individu en question aurait pu être accusé sous l'autorité de l'acte municipal, et des résolutions de cet acte. Mais s'il en est ainsi, c'est certes condamner complètement la conviction, parce que cette observation indique qu'il existe un autre acte et d'autres résolutions en vertu desquels Hodge aurait pu être à bon droit accusé ou convaincu, ce qui touche directement à une autre question dans la cause, celle de savoir si cette résolution des commissaires des licences n'est pas tout à fait *ultrà vires*, eu égard aux pouvoirs dont l'exercice leur a été confié.

Passons maintenant à ce que dit M. le juge Burton : " Avant l'adoption de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, les tribunaux de ce pays étaient rarement appelés à décider de la validité ou de l'invalidité d'un acte du parlement fédéral ou des législatures locales qui auraient, oui ou non, outrepassé les limites de leur pouvoir législatif ; mais depuis longtemps des questions de ce genre sont l'objet de débats et de jugements dans les cours des Etats-Unis, et on ne peut guère faire mieux que d'adopter la seconde règle établie par ces cours pour l'interprétation juridique des lois au point de vue constitutionnel, laquelle déclare qu'en cas de doute toutes les présomptions possibles seront en faveur de la constitutionnalité de l'acte en litige, et que les cours n'interviendront que dans les cas où il sera clair et incontestable que la loi fondamentale a été violée." Naturellement, cette objection n'a pas ici d'application, car le parlement fédéral a adopté une loi et la province en a passé une autre, et il n'y a pas de raison d'intervenir en faveur du parlement fédéral. " Il ne faut pas non plus perdre de vue que les pouvoirs qu'on entendait conférer aux diverses législatures de la Confédération et des provinces ont nécessairement été mentionnés en termes très généraux, car les auteurs de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord prévoyaient que ce serait une tâche difficile et périlleuse, sinon impraticable, que de spécifier minutieusement les pouvoirs respectifs de toutes ces législatures, ou d'énumérer les moyens de mettre ces pouvoirs à effet. L'idée principale du projet de confédération c'était que les provinces auraient pleinement et exclusivement le contrôle de leurs affaires locales ainsi que le pouvoir de faire des lois pour l'ordre général et le bon gouvernement des provinces, tandis qu'un semblable pouvoir de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du pays tout entier, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets exclusivement assignés aux législatures provinciales, était donné au parlement fédéral. Les pouvoirs ainsi octroyés aux législatures provinciales sont, sous certains rapports, tout aussi importants que ceux conférés au parlement fédéral, comme, par exemple, le pouvoir exclusif de légiférer sur la propriété et les droits civils, sur l'administration de la justice et la constitution des tribunaux ; tandis que ceux accordés au parlement fédéral sont d'un caractère plus national, ou pour citer ce que disait le ministre des colonies en présentant le projet de loi, l'objet en vue était de confier au gouvernement central ces hautes fonctions et cette autorité presque souve-

raine grâce auxquelles peuvent être sauvegardés les principes généraux et l'uniformité de législation dans les questions d'une importance commune à toutes les provinces, et d'assurer en même temps à chacune de celles-ci la liberté municipale et le gouvernement par elles-mêmes dans une assez large mesure pour leur permettre d'exercer ces pouvoirs locaux qu'elles peuvent exercer d'une manière avantageuse à la société. Mais l'acte impérial était destiné à définir aussi exactement qu'il est possible de le faire dans une charte constitutionnelle les pouvoirs respectifs du parlement fédéral et des législatures provinciales ; à ces dernières furent attribuées toutes les matières d'une nature locale et privée, y compris celles spécialement énumérées dans la section 92, et au premier fut confié le reste des pouvoirs législatifs nécessaires pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, y compris ceux particulièrement mentionnés dans la section 91, ces pouvoirs étant considérés comme des pouvoirs généraux. La cause de *Dobie vs. The Temporalities Board*, L. R. T. P. C., 136, jugée récemment par le Conseil privé, offre un exemple de cette distinction. L'acte dont il était question en cette cause, et qui fut passé par la législature de Québec, prétendait s'occuper d'un seul fidéicommis statutaire ; il portait directement atteinte à la constitution et aux privilèges d'un corps constitué par acte du parlement de la ci-devant province du Canada, et existant légalement avec ses droits de corporation dans la Province d'Ontario comme dans celle de Québec. Cela ne tombait évidemment dans aucune des catégories de sujets énumérés en l'article 92. Ce n'était pas une matière d'une nature locale ou privée, et conséquemment elle ne pouvait être régie que par le parlement fédéral. Chaque législature a donc pouvoir exclusif dans sa sphère. Le seul cas où les législatures fédérale et provinciales soient investies d'un pouvoir concurrent ou commun, est celui que présente l'article 95, les autorisant à faire des lois sur l'agriculture et l'immigration ; et cet article porte expressément que la législation provinciale à cet égard pourra être dominée par celle du parlement fédéral. Mais il y a des cas où pouvoir est donné d'une manière générale aux provinces de légiférer sur un sujet particulier. Prenons, par exemple, la propriété et les droits civils, ce qui impliquerait, dans ces termes généraux, le pouvoir de régir les contrats de toute espèce, y compris les lettres de change et billets à ordre. Or, quand on voit que le parlement fédéral est investi exclusivement du pouvoir de légiférer sur les lettres de change et les billets, le seul moyen de faire accorder l'acte avec lui-même est de regarder cette dernière disposition comme une exception à celle conférant un pouvoir général aux provinces. De même encore, bien que celles-ci aient, en vertu du paragraphe 14, exclusivement le pouvoir de faire des lois sur l'administration de la justice dans la province, y compris la constitution, le maintien et l'organisation des cours provinciales, tant civiles que criminelles, quand on voit la banqueroute et la faillite mentionnées comme étant sous le contrôle exclusif du parlement fédéral, il faut nécessairement conclure que l'organisation de la cour des faillites et l'administration de la justice ainsi que les procédures relatives aux faillites sont exceptées des termes généraux de ce paragraphe. Mais le parlement fédéral ne peut prendre sur lui d'intervenir à ce sujet que dans cette limite. Dans l'exercice des pouvoirs conférés par la section 92, sauf les exceptions qu'implique la section 91, les législatures provinciales sont absolues et suprêmes sur les matières ainsi placées sous leur juridiction ; elles ont pour légiférer sur ces matières d'aussi amples pouvoirs que le parlement impérial, sans que le parlement fédéral puisse s'y ingérer. En adoptant la même règle d'interprétation, on doit interpréter, à mon avis, le paragraphe 15 de l'article 92 comme étant une exception ou modification au paragraphe 27 de la section 91, qui investit le parlement fédéral du droit de régir généralement ce qui est du domaine du droit criminel." Eh bien, je ne conteste pas cette proposition, sauf pour observer que ce paragraphe 15 ne touche au paragraphe 27 que dans la mesure qu'implique la portée expresse de ce paragraphe 15, et naturellement, quant à ce qui regarde l'emprisonnement, nous soutenons qu'en disant "emprisonnement" on n'entend dire que ce qu'on dit, et en conséquence, quoique ce paragraphe puisse limiter le pouvoir général qu'a le parlement fédéral de légiférer sur ce qui est du domaine du

droit criminel, il ne le limite que dans cette mesure expresse. Les pouvoirs qu'a prétendu exercer la législature provinciale dans la cause actuelle, doivent dépendre de l'interprétation à donner aux paragraphes 8, 13 et 16 de l'article 92, car je partage l'opinion du savant juge en chef que le droit de licencier une occupation ou un emploi n'implique pas celui d'imposer une taxe sur la licence dans le but de prélever un revenu, à moins que tel ne soit manifestement l'objet de ce droit," ce qui est, bien entendu, ce que nous soumettons à Vos Seigneuries, c'est pourquoi j'invoque ce jugement. " Le droit d'imposer des restrictions aux personnes en exigeant d'elles une licence doit être recherché dans les paragraphes dont j'ai parlé, et non dans le paragraphe, 9 qui a été adopté non dans le but de conférer le pouvoir d'émettre des licences, mais dans le but de mettre par ce moyen les provinces à même de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux. Le seul pouvoir de taxer que leur donne le paragraphe 2, est celui d'imposer la taxe directe. Le paragraphe 9 est destiné à leur permettre de recourir à ce mode particulier d'obtenir un revenu par une taxe indirecte. Les autres paragraphes les investissent du pouvoir de faire des lois relatives aux institutions municipales, à la propriété et aux droits civils, à l'infliction de peines, de la manière spécifiée, pour faire exécuter toute loi de la province faite sur quelqu'une des catégories de sujets énumérés dans la section 92, et au pouvoir général qui leur est confié sur toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province. A l'époque de la confédération, l'acte de 1866 concernant les institutions municipales était en vigueur, et en vertu de cet acte les conseils municipaux étaient autorisés à passer des règlements et à fixer, en cas d'infractions, des peines dans certaines limites définies. Aux commissaires de police avait été transféré un pouvoir que possédaient auparavant les conseils, celui de passer des règlements pour la gouverne des auberges, et de prohiber la vente des liqueurs sans licence, mais alors aucun pouvoir n'était donné aux commissaires pour faire exécuter ces règlements au moyen d'amendes ou autrement, et par l'article 129 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, cette loi continua d'être mise en vigueur jusqu'à ce qu'elle fut révoquée ou changée par une législation à cet effet. C'était à cette époque le parlement de la Province du Canada qui légiférait sur cette matière comme se rattachant à ce qu'on appelait les institutions municipales dont la régie est maintenant sous la juridiction exclusive des provinces; et cette matière est certainement comprise dans le paragraphe, d'une portée générale, qui confère exclusivement aux législatures provinciales le pouvoir de faire des lois sur les matières d'une nature purement locale ou privée; elle ne tombe dans aucune des catégories de sujets sur lesquels le parlement fédéral a le pouvoir de légiférer, si ce n'est, peut-être, au moyen d'une loi générale concernant la Confédération toute entière, ce qui n'a pas été fait." Bien entendu que depuis lors cela a été fait, mais je n'ai pas besoin de répéter à Vos Seigneuries mon argumentation sur ce point. Que la loi passée par le parlement fédéral soit générale ou non, ceci n'importe pas s'il a le pouvoir de légiférer là-dessus. " On voit en conséquence la législature provinciale légiférer sur cette matière en 1869, et donner aux commissaires le pouvoir d'imposer des pénalités pour infractions à leurs règlements, de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à exécution en vertu de l'acte municipal de 1866. Or, les mêmes pouvoirs et devoirs ont été transférés au bureau des commissaires de licences, comme l'a remarqué le savant juge en chef.

" Avant d'examiner la question de délégation, peut-on supposer un instant que le parlement impérial entendait conférer aux législatures provinciales le pouvoir de faire des lois sans leur donner les moyens de les faire exécuter ? Et cependant, on a gravement soutenu dans la plaidoirie que le droit de faire exécuter ces lois par voie d'emprisonnement, dépend, en chaque cas, du bon vouloir ou de l'action du gouvernement fédéral." Oui, s'il s'agit du droit de les faire exécuter par voie d'emprisonnement aux travaux forcés; mais non, naturellement, s'il s'agit du droit de les faire exécuter par voie d'emprisonnement si elles sont des lois de la province. " Tout gouvernement qui est suprême doit avoir le pouvoir de se faire obéir. Comme je l'ai démontré, les législatures provinciales sont absolument suprêmes dans leur sphère respective. Il s'ensuit que dans tous les cas où les législatures provinciales

ont le pouvoir de décréter quelque loi particulière, chaque fois que dans l'exercice des pouvoirs qui leur sont conférés par le parlement impérial, elles peuvent ordonner de faire ou de cesser quelque acte ou opération, elles doivent de toute nécessité jouir du pouvoir de faire exécuter leurs mesures, et on n'aurait point à rechercher si tel pouvoir leur a été confié expressément si la législation criminelle n'avait pas été généralement attribuée au parlement fédéral. De là résulte la nécessité de donner expressément et exclusivement aux législatures provinciales le pouvoir de déclarer que les actes tendant à enfreindre ces lois sont des crimes et d'y attacher telles peines qu'elles jugeront à propos d'imposer." (Je suis parfaitement de cet avis.) "Je suis porté à convenir avec le savant avocat du défendeur que l'offense dont il s'agit ici rencontre la définition donnée du crime, lequel, a-t-on dit, est un acte de désobéissance à la loi, défendu sous peine de punition, mais il ne s'ensuit pas qu'elle doive ou qu'elle puisse être du ressort du parlement fédéral."

Naturellement, je ne soutiens pas qu'il soit besoin de l'intervention du parlement fédéral sur ce point. "Comme je l'ai déjà remarqué, le statut de 1867 doit être interprété dans son ensemble, et quand des matières y sont mentionnées comme étant exclusivement du domaine d'une législation, lesquelles, sans cette mention, se trouveraient comprises dans la description plus générale d'un sujet de législation réservé à l'autre corps législatif, il faut interpréter le statut comme exceptant les dites matières de cette description générale. Si donc la législature provinciale créée dans ces conditions une offense qualifiée de crime, son pouvoir à cet égard est expressément excepté du pouvoir donné au parlement fédéral en fait de législation criminelle, et elle en est investie exclusivement. Si l'offense n'est pas qualifiée de crime, il n'y a pas lieu de soulever la question. J'en viens à la conclusion que la législature provinciale ou la législature municipale a seule le pouvoir de faire des lois pour infliger des pénalités ou l'emprisonnement dans le but de faire exécuter une loi de la province sur une matière tombant dans une catégorie de sujets sur laquelle la province a seule le droit de légiférer. Or, possédant ce pouvoir, a-t-elle le droit de le déléguer comme elle l'a fait à cette commission des licences?" Ici le savant juge passe à l'examen de la question de délégation. Je crois qu'il me suffira de citer à Vos Seigneuries le premier paragraphe, page 31. "Il est vrai que le parlement fédéral a donné et à la Confédération canadienne et aux provinces la constitution sous laquelle nous vivons, cette constitution ayant des limites tant pour les unes que pour l'autre, mais leur donnant à toutes des institutions représentatives, et conférant aux législatures élues de la manière qui y est indiquée, de pleins pouvoirs législatifs dans leur sphère respective, pouvoirs aussi grands et aussi étendus que ceux du parlement impérial lui-même. Les législatures ainsi élues ont, il est vrai, une autorité qui leur a été déléguée, mais cette autorité est de la même nature que celle du parlement impérial, qui est collectivement le délégué du peuple tout entier." Suit une citation d'un jugement de monsieur le juge Wills, par lequel il a été décidé que le parlement impérial a le pouvoir de déléguer son autorité aux juges pour l'établissement de règles de pratique; j'ai signalé à ce sujet au tribunal la distinction à faire et qui paraît être évidente.

Sir Barnes Peacock :—Il ne saurait y avoir bien du doute là-dessus.

M. Jeune :—Incontestablement, et pour cette raison décisive, que le parlement anglais peut faire davantage. Le parlement d'Angleterre, s'il le voulait, pourrait changer la constitution de ce pays et en faire d'une monarchie tempérée une monarchie absolue ou despotique; il pourrait donc, assurément, créer une nouvelle législature, grande ou petite. Mais toute la question est que le parlement a constitué un corps public pour faire des lois. Certes il est vrai que ce corps peut faire sur ce sujet toutes les lois qu'il lui plaira, mais il faut qu'il les fasse lui-même. Voilà tout ce qu'il y a à dire sur ce point, et cela ne me paraît devoir être affecté par aucune question relative au pouvoir général de faire des lois sur les sujets énumérés, ou aux pouvoirs du parlement impérial.

Ces jugements, milords, ne s'occupent donc que de deux questions: celle de savoir si les provinces ont droit de légiférer sur la vente des liqueurs, questions qu'ils traitent plutôt d'une manière générale, comme l'ont vu Vos Seigneuries, et l'autre,

question spéciale, est celle de savoir si elles ont droit d'effectuer une délégation de leurs pouvoirs dans le cas actuel. Or, deux autres questions sont soulevées dans cette cause : la première est de savoir si, en supposant qu'il soit du devoir des commissaires des licences d'exercer comme il faut l'autorité à eux déléguée et que l'acte leur déléguant telle autorité soit valide, il y a certains de leurs règlements qui outrepassent les pouvoirs à eux confiés ; et ensuite se présente la seconde question qui est de savoir si ces règlements—supposé, bien entendu, que ce soit des règlements —sont intrinsèquement raisonnables et en conséquence valides. Je n'ai que peu de chose à dire sur chacune de ces questions, dont la première peut être posée de deux façons, savoir : la province a-t-elle le droit de légiférer de cette manière ? ou bien, les commissaires des licences ont-ils dépassé ou non leurs pouvoirs ? Mais quant à ce point, celui de savoir si les commissaires avaient droit de légiférer comme ils ont fait relativement aux salles de billard, il n'y a, pour le résoudre, qu'à se demander si les pouvoirs à eux conférés par l'Acte des Licences les autorisaient à faire des règlements relativement aux salles de billard ? On allègue, milords, dans les termes les plus positifs, que l'acte ne leur donnait aucune autorisation de ce genre, et qu'ils ont excédé leurs pouvoirs, sans doute dans leur désir d'encourager la cause de la tempérance en amenant sous leur juridiction des locaux réservés à la juridiction d'une autre autorité.

Milord, en lisant et en comparant, comme on doit le faire, l'Acte des Licences avec l'Acte Municipal, tous deux passés dans la même année, l'un qui est le statut, chapitre 174, de l'année 1877, et l'autre le chapitre 181, il me semble qu'on ne saurait mieux juger quelle juridiction se propose de donner un de ces actes qu'en voyant si, oui ou non, cette juridiction est comprise dans celle que l'autre acte se propose de conférer. Or, prenons l'Acte des Licences : toute la portée de ses dispositions est spécifiée dans la paragraphe 4, page 53 du Livre rouge : " Pour réglementer les auberges et magasins licenciés." Dans toute la législation sur le sujet, les salles de billard paraissent être traitées comme étant une question tout à fait distincte ou séparée. On voit, par exemple, qu'il est traité dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, des licences d'auberges, de cabarets, de magasins et d'encanteurs (je suppose que les salles de billard seraient considérées à cet effet comme une espèce de cabarets) ; et on y traite clairement ces objets comme étant d'une nature différente, demandant une régie et des licences différentes de celles appropriées simplement aux auberges. L'Acte des Licences donne donc le pouvoir de ne réglementer que les auberges et magasins, et pas autre chose.

Mais que Vos Seigneuries consultent l'Acte Municipal, elles y trouveront la collation expresse du pouvoir de réglementer la tenue des billards ; et pour qu'il ne fût pas dit ou suggéré que le licenciement des auberges pourrait comprendre celui des auberges où il se tient des billards, la législature, en donnant à la municipalité et non aux commissaires des licences, le pouvoir de contrôler la tenue des billards, a eu soin de comprendre aussi ceux tenus dans les auberges. Le paragraphe 3 de l'article 461 de l'Acte Municipal, page 52, est conçu en ce sens, comme Vos Seigneuries peuvent le voir, le voici : " Pour licencier, régir et contrôler toutes personnes qui, pour des fins de louage ou de gain, tiennent directement ou indirectement, ou ont en leur possession ou chez elles, un billard ou jeu de bagatelle, ou qui tiennent ou possèdent un billa rd ou jeu de bagatelle dans une maison ou local d'entretien ou d'amusement public." Or, un local d'entretien ou d'amusement public, ça comprend les auberges ; cet article traite donc et est destiné à traiter de tous les billards ; il donne aux autorités municipales et non aux commissaires des licences le pouvoir de s'en occuper ; aussi voyons-nous que les autorités municipales, comme elles y étaient obligées, ont jugé que tel était leur devoir, et elles ont complètement réglementé cette matière dans l'article 26 des règlements qu'elles ont faits, et que Vos Seigneuries trouveront à la page 10 du dossier : " Tout jeu de quilles ou salle de billards licencié en vertu de ce règlement, situé dans tout local d'entretien ou d'amusement public, ou dans toute maison ou bâtiment licencié comme auberge ou magasin pour la vente des liqueurs enivrantes par les commissaires des licences pour la dite cité de Toronto, sera fermé " pendant certaines heures, et entre certaines heures. Les autorités municipales ont donc

légiféré expressément sur ce sujet, en conformité de l'acte provincial. Or n'est-il pas de toute évidence que les commissaires des licences ont outrepassé leur juridiction en prenant sur eux de régir la tenue des billards ? C'était en dehors de leur juridiction et sous celle d'une autre autorité.

Voilà un point sur lequel les commissaires des licences ont incontestablement dépassé leurs pouvoirs, pouvoirs auxquels ils étaient tenus de se conformer strictement; mais ce n'est pas le seul point sur lequel ils se sont permis d'en agir ainsi.

Mon savant ami a appelé l'attention de Vos Seigneuries sur les autres points sur lesquels les commissaires ont, suivant moi, outrepassé leur juridiction, et je ne crois pas qu'il soit besoin d'insister longuement là-dessus. C'est ce qu'ils ont fait, selon moi, en décrétant comment seront mises à exécution les pénalités qu'ils avaient droit d'imposer dans la supposition que l'acte est invalide—ils outrepassaient leur juridiction du moment qu'ils prenaient des dispositions pour la mise à exécution de ces peines, parce que l'acte l'avait déjà fait pour eux. L'acte leur donne le pouvoir (page 53) d'infliger des pénalités pour infraction à leurs résolutions—par " pénalités " dans ce cas, on doit entendre, je présume, des pénalités ou peines pécuniaires. L'article 70 dit pour eux comment ces pénalités seront mises à exécution, et j'appellerai l'attention de Vos Seigneuries sur cet article. Je crois qu'on ne voit pas tout à fait clairement, si j'ose m'exprimer ainsi, comme la législation sur ce point est complète. L'article 70 dit en termes précis comment ces pénalités seront mises à exécution : " Dans tous les cas où le bureau des commissaires de licences dans les cités, passe une résolution en conformité des pouvoirs qui lui sont conférés par les 4e et 5e articles de cet acte, et où par toutes telles résolutions, des pénalités sont imposées pour infraction aux dites résolutions, telles pénalités peuvent être recouvrées et mises à exécution au moyen de procédures sommaires institnées devant le magistrat de police (s'il en est) ou devant un juge de paix ayant juridiction, de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à exécution sous l'autorité de 'l'Acte Municipal,' et les convictions basées sur telles procédures peuvent revêtir la formule insérée dans l'article 407 du dit acte mentionné en dernier lieu."

Sir Robert Collier :—" Peuvent."

M. Jeune :—Oui. Or, l'article auquel il est déféré, et le seul auquel il est déféré, est, je l'affirme, l'article 400 de l'Acte Municipal, page 50.

Sir Robert Collier :—On nous a dit que c'était l'article 467 ; vous dites que c'est l'article 400.

M Jeune :—Je dis que c'est l'article 400.

M. Raleigh :—L'article 407.

M. Jeune :—Non, l'article 407 est une simple formule.

M. Davey :—L'article 454.

Sir Robert Collier :—J'ai écrit : article 467.

M. Jeune :—On voulait parler, je crois, de l'article 407. J'ai remarqué que c'est ce qu'a dit tout à l'heure mon savant ami.

Sir Robert Collier :—L'article 407 est une autre question. Quels en sont les termes ?

Sir Barnes Peacock :—Est-il publié ?

M. Jeune :—Oui, à la page 50. Ce que je désire représenter à Vos Seigneuries, c'est que cet article 400 est manifestement le seul auquel on entendait déférer.

Sir Arthur Hobhouse :—Non, l'article 454 ?

M. Jeune :—Non ; Votre Seigneurie verra que les deux unis ensemble, forment une complète combinaison législative.

Sir Barnes Peacock :—C'est l'article 407 du chapitre 174.

M. Jeune :—Oui, milord, par déférence à cet article. L'Acte des Licences dit que s'il est infligé des pénalités en vertu de certains de ses articles, elles seront recouvrées et mises à exécution au moyen de procédures sommaires instituées devant le magistrat de police ou devant tout juge de paix de la manière et dans les mesures que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis à exécution sous l'autorité de l'Acte Municipal." Or, quand on voit l'objet pour lequel est fait l'Acte Municipal et la

manière dont il est rédigé, on constate que c'est cet article 400 qui donne le pouvoir de faire mettre à exécution toute conviction condamnant à une amende ou à une pénalité. "Toute amende ou pénalité imposée par ou en vertu de cet acte, pourra, sauf dans les cas où il est spécialement adopté d'autres dispositions à cet effet, être recouvrée et mise à exécution avec dépens par voie de conviction sommaire, devant tout juge de paix, et à défaut d'exécution par le défendeur, il pourra être emprisonné pour toute période n'excédant pas trente jours, et qui est laissée à la discrétion du juge prononçant la condamnation." Et ensuite, dans l'article 407, on donne une formule de conviction que l'acte dit pouvoir être adoptée et qui serait en conséquence regardée probablement comme suffisante et appropriée dans la plupart des cas.

Sir Robert Collier :—Je crois qu'il faudrait lire aussi l'article 402.

M. Jeune :—Voici l'article 402 : "Au cas où il ne serait pas trouvé de biens meubles sur lesquels l'amende pourrait être prélevée, le juge pourra envoyer le contrevenant dans la prison commune, maison de correction ou maison d'arrêt la plus proche, pour le terme ou partie de terme spécifié dans le règlement." Or, les commissaires des licences ne sont pas investis du pouvoir de passer des règlements comme le sont les autorités municipales.

Sir Barnes Peacock :—Dites-nous en quoi consiste l'article 454 ?

M. Jeune :—Il donne aux autorités municipales le pouvoir de faire des règlements et de les rédiger d'une manière particulière ; mais cet article se borne à cela et n'a pas spécialement pour objet le mode à suivre pour faire exécuter ces règlements.

Sir Arthur Hobhouse :—Il n'a pas cet objet ?

Sir Barnes Peacock :—Elles peuvent infliger des amendes et pénalités raisonnables, n'excédant pas $50, non compris les frais ?

M. Jeune :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Elles peuvent faire cela ; puis dans le paragraphe 14, au bas de la page, il est dit : "Pour infliger des peines raisonnables, avec ou sans travaux forcés, soit dans une maison d'arrêt, en quelque ville ou village du township, ou dans la prison du comté, ou maison de correction, pour toute période n'excédant pas vingt et un jours ; pour infraction à quelqu'un des règlements du conseil, en cas de non paiement de l'amende imposée pour toute telle infraction, et s'il n'est pas trouvé de biens meubles sur lesquels tel amende pourrait être prélevée ; sauf pour infraction à tout règlement ou règlements dans les cités," et ainsi de suite. Suivant ma manière d'interpréter l'article 400, voici en quoi il consiste : "La législature décrète que toute amende ou pénalité imposée par ou en vertu de cet acte, pourra, sauf dans les cas où il est spécialement adopté d'autre disposition, "être recouvrée et mise à exécution," et ainsi de suite. Est-ce que, par conséquent, le corps municipal ne peut pas adopter de disposition spéciale à cet effet ?

M. Jeune :—Oui, par ses propres règlements ; mais il faut que ce soit par ses règlements. C'est là la question.

Sir Barnes Peacock :—Il peut faire des règlements, ou il peut adopter telle disposition. Je ne sais s'il a fait un règlement à cet effet.

M. Jeune :—Au fait je l'ignore.

Sir Barnes Peacock :—C'est ce que je cherchais.

Sir Robert Collier :—Vous dites que l'Acte Municipal peut autoriser la municipalité à faire cela, mais que les commissaires ne le peuvent faire.

M. Jeune :—Oui.

Sir Robert Collier :—Les commissaires paraissent croire qu'ils ont le même pouvoir que la municipalité.

M. Jeune :—C'est précisément ce qu'ils n'ont pas, suivant moi. Je soutiens que les commissaires des licences ont le pouvoir de faire des règlements et d'infliger des pénalités, lesquelles peuvent être mises à exécution de la même manière que peuvent l'être les règlements du conseil municipal. L'acte ne leur dit pas qu'ils peuvent passer des règlements, à l'instar des autorités municipales, dans le but de faire exécuter les pénalités qu'ils imposent. Ceci est une chose toute différente. Le mode d'exécution des règlements des commissaires des licences n'a rien à faire avec la disposition particulière que les conseils municipaux peuvent adopter de temps à autre

par leurs règlements, mais il repose sur la loi générale que contient l'acte relativement aux moyens de faire exécuter les règlements.

Sir Robert Collier :—Il y a cependant un article à la page 49, l'article 1, qui dit: " Tous les pouvoirs et devoirs conférés et imposés aux commissaires de police et aux conseils municipaux, respectivement, en vertu de l'acte précité, appartiendront, seront exercés et remplis par la suite par le bureau des commissaires des licences."

M. Jeune :—C'est là, je crois, une question différente.

Sir Robert Collier :—Ces commissaires de licence paraissent croire qu'ils possèdent le pouvoir des conseils municipaux, et si c'est le cas, ils peuvent alors passer ce statut ou règlement, appelez le comme vous le voudrez.

M. Jeune :—Je soumets qu'ils ne l'ont évidemment pas.

Sir Barnes Peacock :—L'article 70 se rapporte-t-il à l'article 400 du chapitre 174, ou à la clause 14 de l'article 454.

M. Jeune :—Evidemment, je le soumets à l'article 400.

Sir Richard Couch :—Il se rapporte à l'article 400.

Sir Arthur Hobhouse :—Il se rapporte aux deux, n'est-il pas vrai ?

M. Jeune :—Non, je ne le crois pas, si j'ose m'exprimer ainsi.

Sir Barnes Peacock :—Il comporte : " de la manière et dans la mesure que les statuts des conseils municipaux peuvent être mis en vigueur." Cela n'a-t-il pas trait à l'article 14 ?

M. Jeune :—Non. En développant à Vos Seigneuries mon raisonnement, voici ce qui en est : Cet article donne spécialement aux conseils municipaux le pouvoir de faire des règlements. C'est un pouvoir spécial qui est donné aux conseils municipaux mêmes, et non pas du tout aux commissaires des licences, et par là les conseils municipaux possèdent le pouvoir spécial d'imposer une pénalité alternative. C'est-à-dire que si les règlements sont enfreints et que l'amende n'est pas payée, ils peuvent infliger une autre pénalité. C'est un pouvoir spécial qui leur est donné.

Cela dépend de leurs règlements et de leurs règlements seulement ; mais pour rendre un règlement exécutoire, il ne suffit pas d'examiner de quelle manière d'autres le sont, pour que celui-là le devienne également. Comment alors mettre en vigueur un règlement municipal ? En en appelant au magistrat ; voilà la manière de le mettre à exécution.

Sir Robert Collier :—Et d'obliger le conseil municipal à faire un règlement ?

M. Jeune :—Oui milord.

Sir Robert Collier :—Mais alors les articles 1 et 39 semblent donner aux commissaires tous les pouvoirs qu'avaient les conseils municipaux ; en sorte que si les conseils municipaux pouvaient faire un règlement, les commissaires le peuvent aussi.

M. Jeune :—Cela n'a jamais été suggéré, je crois, et doit vouloir dire quelque autre chose. " Tous les pouvoirs et devoirs conférés et imposés aux commissaires de police et aux conseils municipaux, respectivement, en vertu de l'acte précité, appartiendront, seront exercés et remplis par la suite par le bureau des commissaires des licences."

Sir Robert Collier :—Qui doit être composé de plus de trois personnes, etc. Puis les pouvoirs du bureau sont transportés.....

M. Jeune :—Milords, c'est un acte auquel il n'a jamais été fait allusion nulle part, et je suis sous l'impression qu'il doit avoir été révoqué.

Sir Robert Collier :—Puis les pouvoirs de ces commissaires des licences ont été transférés aux commissaires actuels ; n'en a-t-il pas été ainsi ?

M. Jeune :—Non, je ne le crois pas.

Sir Robert Collier :—Il se peut que non. Les extraits que nous possédons ne sont pas très satisfaisants.

M. Jeune :—Je supposerais plutôt que ce dernier statut au sujet de la vente des liqueurs fermentées et spiritueuses—l'Acte des licences pour la vente des liqueurs—était un acte complet. C'est un acte de refonte et qui refond tous les actes à ce sujet jusqu'à cette époque.

Sir Robert Collier :—Ne donne-t-il pas à ces nouveaux commissaires les pouvoirs du bureau des commissaires des licences.

M. Jeune :—Non, milord, je ne le crois pas. L'acte, chapitre 181, page 52, qui est un acte de refonte, paraît être un acte complet en lui-même.

Sir Robert Collier :—Le bureau des commissaires des licences doit être composé de trois personnes. C'est la même chose qu'avant.

M. Jeune :—J'ose dire qu'une grande partie de l'acte est rétablie.

Sir Richard Couch :—C'est une partie des statuts revisés, et la plupart des lois sont rétablies.

M. Jeune :—Oui. L'acte porte ensuite qu'ils peuvent passer une résolution et comporte exactement ce qu'ils peuvent faire.

Sir Robert Collier :—N'ont-ils pas les pouvoirs et devoirs conférés aux anciens commissaires ?

M. Jeune ;—Non, je ne le crois pas. L'acte ne le dit pas.

Sir Richard Couch :—Nous n'avons pas tous les articles, de sorte qu'il est à peu près impossible de le comprendre convenablement.

Sir Barnes Peacock :—Nous connaissons les articles 400 et 402, mais l'article 401 est omis, en sorte qu'il est impossible de dire ce que l'article 402 signifie.

Sir Robert Collier :—Il est excessivement difficile de suivre une loi exposée de cette façon.

Sir Barnes Peacock :—C'est bien dommage que la loi n'ait pas été imprimée en entier, je crois.

Sir Robert Collier :—Je ne suis pas certain si la loi leur enlève le pouvoir qu'avaient les autres, en vertu du premier acte.

Sir Richard Couch :—Quand les statuts revisés sont passés, les anciens statuts sont révoqués.

M. Jeune :—Tous sont révoqués.

Sir Richard Couch :—En conséquence, vous ne pouvez le trouver dans les statuts revisés, si cela y est dit.

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Robert Collier :—Et nous n'avons pas le statut revisé en entier, mais il leur laisse tout probablement les pouvoirs qu'ils avaient.

Sir Barnes Peacock :—Avez-vous un exemplaire complet du statut ?

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Quel est l'article 401 ?

M. Jeune :—L'article 401 de l'Acte Municipal porte : "Les juges ou autre autorité devant qui sera amené un délinquant pour une infraction commise contre le règlement municipal, pourront déclarer le délinquant coupable, etc., etc., (lisant jusqu'aux mots) " prélever au moyen d'une saisie et vente."

Sir Barnes Peacock :—L'article 402 se comprend ainsi, mais il ne se comprenait pas autrement, parce que l'article 400 donne le pouvoir d'imposer l'emprisonnement si l'amende n'est pas payée, même bien qu'il puisse y avoir une saisie.

M. Jeune :—Oui, il en est ainsi.

Sir Barnes Peacock :—L'article 400 permet l'emprisonnement, même s'il y a une saisie, si l'amende n'est pas payée; mais l'article 401 a trait aux règlements des corporations municipales.

M. Jeune ;—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Puis l'article 402 ne permet l'emprisonnement que dans le cas où il n'y a pas de saisie.

M. Jeune :—C'est cela.

Sir Barnes Peacock :—L'article 70 de l'Acte des Commissaires n'a pas trait à l'article 400, mais aux articles qui autorisent la mise en vigueur des pénalités imposées en vertu des règlements municipaux.

M. Jeune :—Oui, je le crois.

Sir Barnes Peacock :—Alors que dit l'article 401 ; qu'ils peuvent faire quoi ?

M. Jeune :—L'article 401 porte que l'amende peut être prélevée au moyen d'une saisie.

Sir Barnes Peacock :—Puis l'article 402 dit que dans le cas où il n'y a pas de biens meubles, les juges peuvent envoyer le délinquant à la maison d'arrêt la plus

proche, pour une certaine période ou quelque partie de cette période, selon que spécifié dans les règlements.

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Mais nous n'avons pas le règlement.

Sir Robert Collier :—Passons à l'article 454.

Sir Richard Couch :—Le conseil a-t-il fait un règlement semblable à celui-ci. Nous ne le savons pas.

Sir Arthur Hobhouse :—Il y a un règlement à la page 11 du dossier, je ne sais si c'est le règlement dont il s'agit.

M. Jeune :—Il a été fait un règlement qui diffère entièrement, comme je le soumettrai, de celui que les commissaires ont fait.

Sir Barnes Peacock :—C'est celui qui décrète un emprisonnement de six mois.

Sir Richard Couch :—Ont-ils passé un règlement ?

Sir Arthur Hobhouse :—Le règlement défend l'usage des tables de billard les samedis soirs, après 7 heures, puis ajoute que toute personne trouvée coupable d'une infraction à ce règlement devra payer $50, ou sera emprisonnée pendant un terme de six mois.

Sir Barnes Peacock :—Si je comprends bien, lorsque l'amende imposée pour l'infraction à ce règlement n'est pas payée, dans le cas où il n'y a pas de meubles, la personne peut être alors emprisonnée pour la période mentionnée au règlement. C'est l'article 402. L'article 401 dit que dans le cas où l'amende est imposée à cause de la non exécution d'un règlement, on peut la prélever par voie de saisie. Vient ensuite l'article 402 portant que dans le cas où la saisie ne peut avoir lieu, de façon à prélever l'amende, le juge peut envoyer le contrevenant à la prison, ou à la maison d'arrêt la plus proche, pour la période, ou une partie de la période mentionnée dans le règlement, mais non pour quatorze, quinze ou trente jours—ce doit être pour la période mentionnée dans le règlement. L'article 70 dit qu'à défaut du paiement de l'amende imposée par le bureau des commissaires, cette amende peut être recouvrée au moyen d'une procédure sommaire devant le magistrat de police, s'il y en a un, ou devant aucun juge de paix ayant juridiction "de la manière et dans la mesure que les règlements des conseils municipaux peuvent être mis en vigueur." Ce n'est pas en vertu de l'article 400. Le règlement fait par les municipalités peut être mis à exécution au moyen de l'emprisonnement pour la période y mentionnée, mais nous ne pouvons savoir quelle est cette période, parce que le règlement nous manque. A moins de l'avoir, nous ne saurons pas qu'elle est cette période. J'ai cherché le règlement et n'ai pu le trouver.

Sir Arthur Hobhouse :—La chose prête un peu à la confusion.

Sir Barnes Peacock :—On condamne à un emprisonnement de quinze jours, mais il n'existe pas apparemment de règlement d'une corporation municipale au sujet de ces procédures, disant qu'il peut être imposé quinze jours.

M. Jeune :—Non, aucune.

Sir Barnes Peacock :—Cela dépend d'une résolution des commissaires ?

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Mais vous dites qu'il ne leur a pas été donné le pouvoir de faire ce règlement ?

M. Jeune :—Non, c'est exactement la question.

Sir Robert Collier :—Bien, c'est la question.

Sir Barnes Peacock :—Certainement.

M. Jeune :—Ce que je soumets à Vos Seigneuries est ceci : Les commissaires des licences avaient le pouvoir d'imposer des pénalités, c'est-à-dire ils avaient parfaitement le pouvoir de dire, supposant que la peine soit raisonnable, "l'amende pour chaque infraction n'excédera pas $20." Mais l'exécution de ce règlement devait être laissée au cours ordinaire de la loi. Ils n'avaient pas le pouvoir de faire un petit code criminel qui leur fut propre.

Sir Robert Collier :—Avant d'entamer cette question, nous avons besoin d'établir le fait que la municipalité avait adopté un règlement imposant des peines plus sévères

que celle-là contre la personne qui permet l'usage des tables de billard pendant le temps prohibé.

M. Jeune :—Pas aussi sévères, si je puis m'exprimer ainsi.

Sir Arthur Hobhouse :—Elles peuvent être plus sévères.

M. Jeune :—Oui, elles le peuvent, mais elles peuvent l'être aussi beaucoup moins. Ce qu'il y a de rigoureux, c'est que le magistrat doit appliquer une certaine peine.

Sir Arthur Hobhouse :—Veuillez bien suivre les mots : Les commissaires ont le pouvoir d'imposer des peines au moyen de résolutions. Ces peines peuvent être appliquées de la manière et dans la mesure que le peuvent être les règlements des conseils municipaux, en vertu de l'Acte Municipal, et l'on fait observer les règlements des conseils municipaux par l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés pour toute période n'excédant pas vingt-un jours. Cela ne signifie-t-il pas que la résolution des commissaires peut, dans ces limites, imposer des peines et spécifier comment elles devront être appliquées?

M. Jeune :—Je dois dire que non.

Sir Arthur Hobhouse :—C'est, il me semble, interpréter très rigoureusement leurs pouvoirs que de dire qu'il faut d'abord une résolution des commissaires imposant une pénalité, et puis de recourir ensuite aux règlements des conseils municipaux pour savoir comment sera appliquée cette pénalité. N'est-ce pas plutôt un simple renvoi à l'Acte Municipal pour indiquer les limites dans lesquelles les résolutions, au sujet des pénalités et de leur mise à exécution, doivent être passées?

M. Jeune :—Je prétends que non. Assurément, pour qu'il en fût ainsi, les expressions auraient été celles dont se sert l'Acte Municipal—et au lieu de dire que le conseil de chaque cité et ville peut faire des règlements à ce sujet, il aurait dit que les commissaires de licences peuvent faire des règlements semblables à ceux que font les conseils municipaux. Vos Seigneuries voient que ces deux actes ont été dressés l'un de l'autre, et lorsqu'il existe une différence considérable entre eux, cela signifie assurément que cette différence existe. Je soumets que la différence est exactement celle-ci : On a donné aux conseils municipaux le pouvoir de dire, par leurs règlements, qu'une amende raisonnable, jusqu'à un certain montant, lequel ne doit pas être dépassé, doit être imposée, mais non le pouvoir de fixer un montant excessif Les commissaires des licences n'ont pas reçu ce pouvoir. Ils ont eu le pouvoir de fixer une amende, et c'est tout ce qu'il leur est permis; quant au reste, on leur dit de regarder à l'acte général. En examinant l'acte général, je soumets qu'il faut y prendre les pouvoirs applicables non à des dispositions spéciales des règlements municipaux particuliers, quelque puisse être leur nature. C'est l'argument que je soumets à Vos Seigneuries, et s'il en est ainsi, assurément que ces personnes sont allées plus loin que cela en s'occupant de cette question. Voilà mon premier point.

Sir Robert Collier :—Ils doivent imposer une amende, et vous dites qu'ils doivent recourir aux règlements municipaux pour déterminer comment l'amende sera prélevée et quelle sera la peine à défaut du paiement.

M. Jeune :—Non, ils doivent recourir à l'acte.

Sir Richard Couch :—Vous prétendez qu'il faut recourir à l'article 400 de l'acte.

M. Jeune :—Oui ; il contient le pouvoir général de mettre à exécution toute infraction d'un règlement. Certainement que l'on peut faire observer un règlement ou un autre. Le conseil municipal pouvait faire différents règlements. En d'autres mots, le conseil municipal avait le pouvoir de faire des règlements d'une autre sorte que ceux que les commissaires des licences ont reçu le pouvoir de faire.

Sir Robert Collier :—Vous devez recourir au conseil municipal.

Sir Arthur Hobhouse :—Alors, qu'y a-t-il pour exclure l'article 454, lequel se lit exactement comme le 70ème article de l'Acte des Licences, qui dit que ces amendes peuvent être recouvrées et mises à exécution "de la manière et dans la mesure que le peuvent être les règlements des conseils municipaux."

Sir James Peacock :—D'après ce que je comprends, plusieurs des pénalités sont des pénalités imposées par la législature, en vertu du chapitre 174.

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Puis l'article 400 dit "Toute amende et pénalité imposée par ou en vertu de cet acte pourra être prélevée de cette manière."

M. Jeune :—Oui, milord

Sir Barnes Peacock :—C'est : "Toute amende et pénalité imposée par ou en vertu de cet acte." La question est de savoir si ces mots "par ou en vertu de cet acte" ne comprennent pas la pénalité imposée par un règlement d'une corporation municipale, ou y a-t-il d'autres dispositions spéciales à ce sujet. A moins d'avoir l'acte en entier, nous ne pouvons l'interpréter, du moins je ne le puis. L'article 400, je crois, comprend le prélèvement d'amendes imposées par la législature elle-même par cet acte : "Toute amende ou pénalité imposée par ou en vertu de cet acte. Alors, quelle est la pénalité imposée par ou en vertu de cet acte. Cela renferme-t-il les pénalités imposées par le règlement d'une corporation municipale, auquel il est expressément pourvu par les articles 401 et 402. Il semblerait qu'il y a quelque autre manière d'imposer des pénalités.

Sir Richard Couch :—Voici quel est l'article 407 : "Il ne sera pas nécessaire dans aucune conviction obtenue en vertu d'aucun règlement de corporation municipale de désigner l'information." On semble s'occuper des convictions obtenues en vertu de l'article 400—cela me paraît ainsi.

Sir Barnes Peacock :—L'article 400 s'applique aux amendes imposées par l'acte ou aux amendes imposées en vertu de l'acte auxquelles il n'est pas expressément pourvu ; mais les articles 401 et 402 pourvoient expressément aux amendes imposées par un règlement d'une corporation municipale.

M. Jeune :—Je crois, si je puis m'exprimer ainsi, que les articles 401 et 402 ne doivent pas être séparés de l'article 400.

Sir Barnes Peacock ;—Sans doute.

Sir Richard Couch :—L'article 407 n'en ferait-il pas aussi partie. Cela me semble ainsi.

M. Jeune :—Certainement, l'article 407 en fait manifestement partie. Lorsque le renvoi à l'article 407 se trouve expressément formulé, cela signifie que ces articles ne doivent pas être séparés.

Sir Barnes Peacock :—L'article 407 ne s'applique pas aux pénalités imposées par l'acte. L'article 400, au contraire, a trait à toute amende et pénalité imposée par cet acte.

M. Jeune :—Ou en vertu de cet acte.

Sir Barnes Peacock :—Il existe deux cas, l'un lorsque la pénalité est imposée par l'acte et l'autre lorsqu'elle est imposée en vertu de l'acte. L'article 407 ne s'applique pas aux pénalités imposées par l'acte. Cet article porte : "Il ne sera pas nécessaire dans toute conviction obtenue en vertu d'aucun règlement de corporation municipale," mais non pour toute pénalité imposée par l'acte lui-même. Puis, nous passons à une autre classe de cas, savoir : les pénalités imposées en vertu de cet acte. Or, y a-t-il dans aucune des clauses quelques pénalités imposées en vertu de cet acte qui ne le sont pas par le règlement d'une corporation municipale.

M. Kerr :—Non, il n'y en a aucune.

Sir Barnes Peacock ;—Alors ces mots "en vertu de cet acte" s'appliquent, croyez-vous, aux pénalités imposées par le règlement de corporations municipales.

M. Jeune :—Il semble en être ainsi.

Sir Barnes Peacock :—Il paraît en être ainsi.

Sir Robert Collier :—Cela vient à ceci, qu'il n'est pas donné de formule de conviction pour une pénalité imposée par l'acte, parce que cette formule est pour une pénalité imposée par un règlement—cela n'est pas probable.

M. Jeune :—Si ce que l'on dit est correct, savoir, que tout est en vertu d'un règlement, ce serait exact.

Sir Robert Collier :—Il peut arriver qu'il n'y ait aucune pénalité d'imposée, sauf au moyen d'un règlement.

M. Jeune :—Très probablement.

Sir Robert Collier :—Cela rend la chose conséquente.

Sir Barnes Peacock :—Je crois que la législature avait imposé plusieurs pénalités pour infraction en vertu de l'article 454.

Sir Richard Couch :—Tout est fait par des règlements.

Sir Barnes Peacock :—Vous voudrez bien me passer l'acte tout à l'heure quand vous en aurez fini.

M. Jeune :—Certainement, milord ; Votre Seigneurie voit ce que je prétends.

M. Kerr :—Il y a quelques pénalités par rapport à cela.

Sir Richard Couch :—Imposées par l'acte ?

M. Jeune :—Oui, en voici une : "Tout officier rapporteur dans le cas d'un constable spécial, etc., etc., (lisant jusqu'aux mots) une amende de $20, de sorte que les deux cas existent ; naturellement le mode de mise à exécution et la disposition spéciale pour un règlement sont deux choses distinctes, et il se peut que le conseil municipal eut le pouvoir d'introduire dans ses règlements des dispositions spéciales d'une nature beaucoup plus sévères, mais ce pouvoir de faire exécuter une différente série de règlements ne donnerait pas aux commissaires des licences le pouvoir de mettre dans leurs règlements des choses que les conseils municipaux peuvent y mettre par autorisation spéciale. C'est l'argument que je soumets à Vos Seigneuries ; assurément en eût-il été ainsi qu'il aurait été beaucoup plus simple d'avoir dit que les commissaires auraient le même pouvoir de faire des règlements qu'ont les conseils municipaux, et tout aurait alors été été fini ; mais il est clair, je crois, qu'on avait l'intention de restreindre le pouvoir des commissaires. C'est mon premier point.

Permettez-moi maintenant de vous soumettre un autre point. Les commissaires auraient-ils eu les mêmes pouvoirs que les autorités municipales, ce que je n'admets pas, ils auraient même outrepassé ces pouvoirs, parce que, comme Vos Seigneuries le verront, ils ont stipulé une pénalité absolument définie, tant sous le rapport du montant que sous celui de la punition. C'est une distinction d'une extrême importance. Les corporations municipales pourraient, en vertu des règlements, infliger une punition raisonnable sous forme d'emprisonnement avec ou sans travaux forcés.

Sir Barnes Peacock :—Avez vous le 13e article des règlements, car la punition imposée en vertu de ces règlements paraît être excessive. Il est dit à la page 11 du dossier que l'amende peut être prélevée par voie de saisie et vente des biens et effets du ou des contrevenants, et qu'à défaut de biens meubles suffisants pour couvrir l'amende et les frais il sera et pourra être permis au maire, magistrat de police, juge ou juges par qui la sentence aura été rendue comme susdit d'envoyer le ou les contrevenants à la prison commune de la cité à Toronto, avec ou sans travaux forcés, pour aucune période n'excédant pas six mois. Ce ne peut être dans un cas comme celui-ci que la pénalité, pour avoir permis l'usage d'une table de billard après l'heure fixée pour la vente des liqueurs, doit être un emprisonnement de six mois avec travaux forcés, "sauf selon que pourvu par le 13e article de ce règlement." Nous n'avons pas ce 13e article.

M. Jeune ;—Non, milord.

Sir Barnes Peacock :—" A moins que la dite amende et les frais ne soient plus tôt payés." Nous n'avons pas vu ce 13e article, mais il ne doit assurément pas porter qu'un homme doit être emprisonné pendant une période de six mois avec travaux forcés parce qu'il n'a pas payé une amende.

M. Jeune :—Cela est laissé à la discrétion des magistrats. La chose me paraît absurde ; je ne sais pas jusqu'à quel point il serait désirable de débattre cette question au point où nous en sommes, mais Vos Seigneuries auront à décider si aucune partie de cette législation est légale.

Sir Barnes Peacock :—Je ne sais pas si le député qui aurait décrété cette pénalité d'un emprisonnement de six mois avec travaux forcés voudrait bien rencontrer ses commettants. Il se peut qu'on ait chargé les commissaires d'imposer cette pénalité, mais les députés ne doivent pas se soucier de rencontrer leurs commettants si c'est eux qui ont passé la loi.

M. Jeune :—C'est probablement la raison pour laquelle ils ont délégué ce pouvoir à d'autres. Je supposerai maintenant, bien que je ne l'admette pas un seul instant, que les commissaires avaient le pouvoir de faire des règlements et d'imposer des

pénalités, tout comme le conseil municipal.—Je dis qu'ils ont encore outrepassé ce pouvoir et qu'ils l'ont outrepassé d'une manière très remarquable par une disposition à laquelle on peut s'objecter de plus d'une façon. Ils ont dit à la page 8 du dossier : " Toute personne ou personnes coupables d'infraction à quelqu'une des dispositions de cette résolution payeront, sur conviction, une amende de $20, et à défaut de paiement, la dite amende sera prélevée par voie de saisie, et à défaut de biens meubles, le ou les contrevenants seront emprisonnés pour une période de quinze jours." Le magistrat peut ou non infliger les travaux forcés, mais les quinze jours d'emprisonnement sont obligatoires. Or, je soumets que cette disposition est manifestement une disposition que le conseil municipal n'aurait pu faire et que personne ne pouvait faire en vertu d'une autorisation de cette sorte.

Sir Robert Collier :—Pourquoi pas ?

Sir Barnes Peacock :—L'article 400 décrète l'emprisonnement pour une période n'excédant pas trente jours et la résolution des commissaires décrète un terme fixe de quinze jours. L'article 402 dit lui : " Le juge pourra envoyer le contrevenant dans la prison commune, maison de correction ou maison d'arrêt la plus proche pour le terme, ou partie du terme, suivant que spécifié dans le règlement. Et dans un autre, le règlement rapporté à la page 11 du dossier, c'est pour une période n'excédant pas six mois. L'article 400 ne porte pas que ce doit être une période fixe de quinze jours.

M. Jeune :—Les commissaires disent que ce doit être une période fixe de quinze jours. Naturellement ils auraient pu dire " devront payer une amende n'excédant pas $50."

Sir Robert Collier :—Puis-je attirer votre attention sur le paragraphe 14 de l'article 454, page 51 du Livre rouge.

M. Jeune :—" Pour infliger des peines raisonnables sous forme d'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, soit dans une maison d'arrêt en quelque ville ou village du township, ou dans la prison du comté ou maison de correction pour toute période n'excédant pas vingt et un jours, pour infraction à quelqu'un des règlements du conseil, en cas de non paiement de l'amende imposée pour toute telle infraction, et s'il n'est pas trouvé de biens meubles sur lesquels telle amende pourrait être prélevée." Il n'y a pas de doute que le conseil municipal a le pouvoir.

Sir Robert Collier :—Je voudrais savoir comment les commissaires ont été plus loin.

M. Jeune :—Parce qu'ils ont défini la punition, et ont fixé la période de quinze jours. Ils n'ont laissé aucune discrétion au magistrat.

Sir Barnes Peacock :—Le magistrat ne peut imposer moins de quinze jours, tandis que d'après les règlements il pourrait n'en imposer qu'un seul.

M. Davey :—Je ne voudrais pas que mon ami fût pris par surprise, mais l'acte même pourvoit à ce que les magistrats infligent le terme de la punition mentionné dans le règlement, ou tout terme moindre. Le magistrat a d'amples pouvoirs.

M. Jeune :—Où cela se trouve-t-il, dites-vous ?

M. Davey ;—Les articles 401 et 402 de l'Acte Municipal. Je les lirai, si vous le désirez.

M. Jeune :—Nous les avons déjà lus. Vous parlez de l'Acte Municipal ?

M. Davey :—Oui. " Infligera le tout ou telle partie de la pénalité imposée par le règlement, suivant qu'il le jugera à propos." Et voici quel est l'article 402 : " Au cas où il n'y a pas de biens meubles suffisants, le juge peut envoyer le contrevenant à la prison pour le terme ou partie du terme, suivant que spécifié dans le règlement." Il peut n'être que de deux jours.

Sir Barnes Peacock :—Mais les commissaires fixent ce terme, le magistrat n'a pas la discrétion de donner moins de quinze jours.

Sir Robert Collier :—Le conseil municipal peut assurément fixer le chiffre quinze comme étant moindre que celui de vingt et un.

Sir Barnes Peacock :—Le règlement fait par les commissaires ne donne aucune discrétion au magistrat. Celui-ci doit infliger quinze jours.

Sir Robert Collier :—La question est de savoir si le conseil municipal aurait eu le pouvoir de faire ce règlement. Il me paraît que oui, d'après ce que j'ai entendu jusqu'ici.

M. Jeune :—Je soumets dans tous les cas que les commissaires ne l'avaient pas.

Sir Robert Collier :—C'est autre chose, mais vous en étiez à dire qu'ils ne le pouvaient pas.

M. Jeune :—Je répète qu'ils ne le pouvaient pas—qu'ils devaient faire payer une amende raisonnable, n'excédant pas un certain montant, et qu'ils ne peuvent fixer un certain montant et dire, cela doit être mis à exécution.

Sir Barnes Peacock :—La résolution des commissaires dit : " à défaut de biens meubles suffisants pour acquitter cette amende, le magistrat de police logera, par mandat d'arrêt, le contrevenant dans la prison commune de la cité, avec ou sans travaux forcés, pour le terme de quinze jours. Rien dans cela ne donne au magistrat de pouvoir discrétionnaire d'infliger moins que ce terme.

M. Jeune :—C'est exactement ce que je dis à Vos Seigneuries. Il est clair, dans le cas qui nous occupe, que le magistrat n'a exercé aucune discrétion. Le contrevenant fut condamné à une amende de $20, et à défaut de paiement fut envoyé dans la prison pour quinze jours avec travaux forcés. Je soumets qu'en vertu de cette résolution le magistrat ne pouvait manifestement faire autrement.

Sir Arthur Hobhouse :—L'acte dit qu'il peut infliger toute partie de la peine.

M. Jeune :—Le règlement aurait dû répéter les propres mots de l'acte. C'est le point que je désire soulever. Le règlement dit " imposer une amende n'excédant pas $50." Les commissaires auraient dû dire : " L'amende pour cette offense n'excédera pas $50," et alors la peine aurait été par là laissée à la discrétion du magistrat. Je soumets que les commissaires ne peuvent dire : " ce sera quinze jours."

Sir Barnes Peacock :—S'il est une peine définie, le magistrat ne peut qu'imposer cette peine et rien autre chose.

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Par analogie, dans le cas d'une sentence de mort, la cour ne pourrait imposer la déportation à perpétuité, mais il lui faudrait rendre une sentence de mort.

M. Jeune :—Voilà ce que cela signifie, si je puis l'expliquer par un exemple exactement semblable ; c'est précisément le cas. Les compagnies de chemins de fer ont le pouvoir d'imposer une amende n'excédant pas 40 chelins—et le règlement à ce sujet se lit toujours comme suit : " L'amende pour cette infraction n'excédera pas la somme de 40 chelins," et quand on va devant un magistrat, ce dernier a le pouvoir d'imposer une amende de 40 chelins au moins. Il ne peut être fixé de montant absolu. Si c'est fait, le magistrat est tenu de le mettre à exécution, autrement la résolution est distinctement et clairement, à sa face même, propre à induire en erreur, et dans ces cas on induit le magistrat en erreur.

Ceci, naturellement, milords, regarde le pouvoir des commissaires des licences sur ce point. Mais il y en a un autre sur lequel je désire attirer votre attention, non que je veuille le développer longuement, c'est que ni les commissaires de licences, ni la législature elle-même, n'ont le pouvoir d'imposer les travaux forcés. Ce point peut être présenté d'une ou de deux manières. On peut dire que la législature provinciale ne pouvait déléguer ce pouvoir, ou qu'elle ne l'a pas, de fait délégué, en donnant aux commissaires un pouvoir général, et que ces derniers ont excédé leur juridiction. Il importe peu de quelle manière le point est soulevé. Voici quel est le point :

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, en accordant le pouvoir d'infliger l'emprisonnement, n'accorde pas le pouvoir d'infliger l'emprisonnement avec travaux forcés. La seule réponse qu'on ait encore faite à cette objection, et à laquelle mon ami a fait allusion, l'a été dans la cause de la Reine *vs* Trawley. Le juge en chef, dans cette cause, dit que si cet acte doit être interprété comme un acte ordinaire du parlement, l'emprisonnement serait l'emprisonnement simplement et non l'emprisonnement avec travaux forcés. Mais il ajoute : " Cet acte est une charte du gouvernement, et en conséquence il doit être interprété d'une façon moins rigoureuse." Le juge ne donne aucune autorité à l'appui. Un acte du parlement doit être interprété

comme l'est un acte, principalement quand cet acte gêne la liberté du sujet. Il doit être interprété strictement, et s'il dit l'emprisonnement, je soumets que cela doit signifier l'emprisonnement simplement.

Il a été aussi suggéré que cela peut faire partie des règlements de prison; et que ces règlements peuvent imposer les travaux forcés. Supposons même qu'il fût du ressort des règlements de prison d'imposer les travaux forcés, je soumets que cela doit être fait de manière à ce qu'il soit évident que c'est une partie des règlements de prison. Je soumets également que si la province veut exercer ce pouvoir, ce doit être *eo nomine*, et il se peut que, dans ce but, elle puisse dire que, pour l'administration des prisons publiques et la discipline, on ajoutera certaines choses qui pourront changer la nature de l'emprisonnement, bien que la sentence mentionnée dans l'acte et celle rendue par le juge soient l'emprisonnement simplement. Cela se peut, mais il faut que ce soit fait dans un but d'administration de la prison, et non comme punition pour le non-paiement d'une amende.

Sir Barnes Peacock:—La législature pourrait-elle déléguer ses pouvoirs au geôlier de la maison de réforme au sujet du terme de travaux forcés qu'un homme doit avoir?

M. Jeune:—Non, assurément.

Sir Barnes Peacock:—La législature pourrait, elle-même, passer la loi; mais ne pourrait-elle pas charger le geôlier de la maison de réforme de fixer le terme?

M. Jeune:—Je soumets qu'évidemment non, et si l'on considère ce qu'était la loi anglaise à l'époque, il est clair que le travail forcé ne fait pas partie de l'administration des prisons. Cela se voit facilement en consultant l'acte anglais de 1865, qui était un code complet des règlements de prison, et qui fut ensuite suivi par l'acte de 1875. L'acte de 1865 donne au geôlier le pouvoir d'infliger certaines punitions, telles que l'emprisonnement cellulaire et une variété d'autres choses, y compris, je crois, des peines corporelles dans certains cas de mauvaise conduite en prison, et ainsi de suite; mais jamais un seul moment ne disparaît la distinction entre l'emprisonnement avec et l'emprisonnement sans les travaux forcés. C'est une définition que l'on retrouve partout dans la loi criminelle anglaise, et elle n'a jamais été confondue avec les règlements de prison. Jamais vous ne trouverez de disposition portant qu'au cas de mauvaise conduite, par exemple, le geôlier peut convertir l'emprisonnement en emprisonnement avec travaux forcés, il n'y a rien de la sorte—il y a l'emprisonnement simplement et l'emprisonnement avec travaux forcés, et bien que certaines des punitions peuvent varier pour les fins de la discipline de la prison, les deux choses sont tout à fait distinctes. Je soumets donc que, quel que soit le point de vue que l'on adopte, la province n'a pas le pouvoir d'infliger, ni directement ni indirectement, cet emprisonnement avec travaux forcés; et en conséquence, naturellement, ses délégués n'ont pas non plus ce pouvoir. C'est une chose des plus importantes à observer lorsque l'on constate que la juridiction de la loi criminelle est donnée au parlement fédéral et soigneusement enlevée à la juridiction des parlements provinciaux. Vos Seigneuries verront par le paragraphe 27 de l'article 91, que le législateur a réservé au parlement fédéral le pouvoir de faire des lois au sujet de la loi criminelle, sauf la constitution des tribunaux de juridiction criminelle, mais y compris la procédure en matière criminelle; la procédure entière en matières criminelles, comme toute la législation.

Sir Barnes Peacock:—Le parlement fédéral pourrait passer une loi criminelle au sujet des voies de fait commises dans les prisons par un prisonnier sur la personne des geôliers.

M. Jeune: Certainement, et je comprends qu'en envisageant l'administration des prisons de cette manière on serait forcé d'en venir à la conclusion que l'administration des prisons ne peut rien comprendre qui puisse constituer une offense criminelle. L'administration des prisons ne pourrait rien comprendre qui toucherait à la loi criminelle, parce que le parlement fédéral s'est réservé le droit exclusif de légiférer dans les matières criminelles.

Sir Barnes Peacock:—N'aurait-on pu donner au geôlier d'une maison de réforme le pouvoir d'imposer les travaux forcés pour tel nombre de jours, ou n'aurait-on pu

dire " Vous imposerez une amende, et si l'amende n'est pas payée vous infligerez les travaux forcés pour tel nombre de jours."

M. Jeune :—Certainement que non. Maintenant il y a un autre sujet, un seul, dont un savant ami s'est occupé et que je puis mentionner, je crois. Je soumets que ce règlement n'est pas raisonnable en lui-même et qu'il doit être traité comme un règlement. On sait bien ce qu'est un règlement.

Sir Barnes Peacock :—Qu'est-ce qu'un règlement? Je ne comprends pas très bien. Un règlement est ce qu'une corporation peut faire de sa propre autorité?

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir Barnes Peacock :—Mais ce n'est pas un règlement, en est-ce un? C'est le pouvoir qu'accorde la législature de légiférer, n'est-ce pas cela—pour faire ce règlement? C'est un règlement d'une corporation.

M. Jeune :—Non, milord.

Sir R. Collier :—Quelle que soit la question, qu'il soit *intrà vivis* ou non?

Sir Barnes Peacock :—Si c'est un règlement, il ne peut imposer l'emprisonnement.

M. Jeune :—Sauf en vertu d'un pouvoir exprès.

Sir R. Couch :—On l'a appelé règlement. Il peut n'être pas strictement un règlement, mais c'est un nom commode dont on s'est servi.

M. Jeune :—Je soumets qu'il est soumis aux mêmes principes que le sont les règlements. Je soumets qu'il n'est pas raisonnable, parce qu'il impose une peine fixe. C'est une des raisons pour lesquelles il n'est pas raisonnable. Mon savant ami s'est occupé d'un autre motif que je ne répéterai pas à Vos Seigneuries, bien qu'il puisse être nécessaire de le mentionner en énumérant les divers points que nous avons développés.

Sir Robert Collier :—C'est une autre forme de la même pénalité—une pénalité fixe; néanmoins les juges peuvent n'en appliquer qu'une partie. Les juges peuvent envoyer le contrevenant en prison pour tout terme ou partie de terme, en sorte que, bien que le terme de l'emprisonnement soit de quinze jours, il peut ne donner qu'un jour.

M. Jeune :—J'ose soumettre qu'il n'en est pas ainsi.

Sir Robert Collier :—Cela me paraît être aussi simple que possible.

M. Davey :—Vous n'avez pas lu l'acte.

M. Jeune :—Je demande pardon à mon ami. J'ai lu l'acte, et Vos Seigneuries me l'ont entendu lire un grand nombre de fois. Si Votre Seigneurie dit que cela lui paraît clair, il ne m'appartient pas de dire que ce ne l'est pas.

Sir Robert Collier :—Eh bien! supposons que ce soit une peine fixe.

M. Jeune :—Je dis alors qu'il n'est pas raisonnable d'établir une peine qui ne peut varier, et qui ne variera pas d'après l'infraction, mais qui sera la même pour toutes les infractions que l'on pourra commettre.

Sir Barnes Peacock :—Vous dites que ce n'est pas raisonnable.

M. Jeune :—Ce n'est manifestement pas raisonnable, d'après les principes ordinaires de la loi anglaise.

Sir A. Hobhouse :—Je ne suppose pas que la loi commune, pour tout ce qui n'est pas raisonnable, s'applique à ces règlements statutaires. Vous pouvez vous appuyer sur l'article 454 de l'Acte Municipal, en vertu duquel le règlement doit imposer une peine raisonnable.

M. Jeune :—J'émets l'opinion opposée.

Sir Arthur Hobhouse :—Mais il y a le mot " raisonnable."

M. Jeune :—Oui milord, c'est pourquoi je ne m'occupe pas beaucoup que le mot " raisonnable " y soit ou non.

Sir Arthur Hobhouse :—Vous devez alors raisonner par analogie avec la loi commune.

Sir R. Couch :—D'après ce règlement, s'il n'y a pas de meubles suffisants, la personne doit être emprisonnée pendant le terme de quinze jours.

M. Jeune :—Oui, milord.

Sir R. Couch :—D'après le règlement, indépendamment de l'acte. C'est une autre question,

M. Jeune :—Mais plus que cela, elle doit être condamnée à une amende de $20 quelle que soit l'infraction. C'est manifestement une chose injuste.

Lord Fitzgerald :—Y a-t-il quelque autorité à l'appui de votre prétention qu'une pénalité fixe, dans un règlement, le rend injuste.

M. Jeune :—Je crois avoir une autorité.

Lord Fitzgerald :—Je sais qu'un grand nombre de pénalités fixes ont été imposées par la cour trimestrielle des juges de paix.

M. Jeune :—Je crois avoir une autorité sur la matière. La question est celle-ci : quand l'infraction est d'une nature qui peut varier à l'infini, comme cela peut arriver dans le cas actuel, je dis que donner une peine fixe et d'une application absolue pour plusieurs espèces d'infractions, est une chose injuste. Vos Seigneuries voient que cette amende de $20 peut être recouvrée pour un très grand nombre d'infractions différentes. Elle peut être appliquée à presque chacune des infractions que celui qui tient une auberge pourrait commettre, et à un grand nombre d'autres que notre loi ne connaît pas.

Ainsi l'aubergiste ne pourra vendre ou permettre la vente, par aucun de ses employés, d'aucune liqueur à une personne ivre, ou à tout enfant âgé de moins de 14 ans, ou à tout aliéné, ou à toute personne adonnée à l'usage excessif des liqueurs enivrantes, ou à laquelle il a été notifié par écrit de n'en pas vendre. Il ne doit permettre à aucune personne ivre de fréquenter sa maison, non plus qu'à toute personne adonnée à l'usage excessif des liqueurs. La maison doit être fermée à de certaines heures, et il ne doit pas non plus permettre l'usage de ses tables de bagatelle et de billard à de certaines heures, ainsi que les jeux de hasard, et tout ce qui a été lu à Vos Seigneuries. Il est clair que les infractions sont de très peu d'importance; elles peuvent être d'une importance infinitésimale, bien qu'elles puissent être excessivement graves au point de vue de l'ordre public.

Or, je dis qu'il n'est pas raisonnable de fixer une amende de $20, suivie dans le cas de non paiement de l'emprisonnement pour un terme également fixe de quinze jours. La peine devrait pouvoir être différente, suivant que le serait la contravention.

L'analogie que j'allais citer à Vos Seigneuries et qui me paraît exacte, se présente à l'esprit en pensant à ce que je disais à Vos Seigneuries, et existe dans le cas des règlements des compagnies de chemins de fer. La cour, en Angleterre, a jugé qu'il n'est pas raisonnable que la peine varie indépendamment de la contravention, c'est-à-dire qu'il n'est pas raisonnable d'infliger une peine différente pour la même contravention, et que cela vicie le règlement. Or, n'impose-t-on pas exactement et précisément la même peine pour des infractions qui peuvent être entièrement différentes. Assurément, il n'y a pas de distinction à faire entre les deux choses. Si c'est mal d'imposer une amende d'un montant variable pour la même infraction et de le faire par un règlement, c'est également mal d'imposer la même peine pour des infractions d'une nature totalement différente. Cela a été plus d'une fois décidé dans des causes intentées en Angleterre au sujet des règlements des chemins de fer anglais. Votre Seigneurie se rappelle dans quel cas ce point a été soulevé; c'était lorsque les compagnies de chemins de fer déclaraient par leurs règlements qu'elles feraient payer au voyageur, qui n'aurait pas de billet, le prix entier du tarif à partir du lieu de départ du convoi. Il fut jugé que c'était un mauvais règlement, parce que la peine, dans ce cas, varierait indépendamment de l'importance du cas qu'un voyageur qui aurait perdu son billet ou refuserait de le montrer pour une raison ou pour une autre, aurait à payer ainsi un certain montant, tandis qu'une autre personne qui aurait fait exactement la même chose serait ou pourrait être soumise à une peine beaucoup moins forte. Cette différence, a-t-il été jugé, a pour effet de rendre le règlement nul, comme étant injuste. Or, c'est précisément le même cas que celui dont nous nous occupons; la seule différence, c'est qu'au lieu d'une même infraction et d'une pénalité différente, il s'agit d'une même pénalité et de contraventions différentes. C'est la même injustice dans les deux cas, à savoir, que la même punition attend les personnes coupables d'infractions très

différentes. Je n'ai pas besoin, je crois, de citer à Vos Seigneuries les autorités bien connues sur ce point; je ne parlerai que de la cause de *Sanders vs. La Compagnie dite The South Eastern Railway Company*, dans laquelle la cour du banc de la reine a pleinement traité la question. Cette cause est rapporté dans les décisions des tribunaux, cinquième division du banc de la reine, et le jugement, page 462, discute le point. En voici un extrait: "Supposons qu'il soit du ressort de la compagnie de faire un règlement imposant une pénalité au voyageur qui ne montre pas son billet, nous avons de plus à examiner si ce règlement est raisonnable en lui-même. Or, c'est une règle bien établie, non seulement qu'il est essentiel qu'un règlement, pour être valide, soit raisonnable, mais aussi qu'il le soit dans toutes ses parties, autrement il est nul pour le tout, ce dont Comyn nous donne un exemple "comme si par exemple la peine n'était pas raisonnable." Ici, la peine, celle de payer le prix du billet depuis la station d'où le convoi est d'abord parti ne peut, dans les circonstances, qu'être injuste; car lorsque le crime est le même et la criminalité égale, l'égalité de la punition est de l'essence de la législation pénale et de la justice. L'infraction étant ici la même et la criminalité égale, que l'infraction soit commise à une extrémité de la ligne ou à l'autre, le degré de punition est fixe, que l'infraction ait été commise à une extrémité ou à l'autre, et sa sévérité augmente à mesure que se rapproche le terminus *ad quem*. Pour en donner un exemple supposons une ligne de chemin de fer d'une longueur de soixante milles. Cela donne un exemple clair et la conclusion à laquelle nous arrivons est celle-ci: "L'injustice provenant d'une loi qui opère ainsi inégalement et avec beaucoup plus de rigueur quand l'infraction est commise à une des extrémités de la ligne qu'à l'autre est trop manifeste pour qu'un tel règlement puisse être considéré raisonnable." Je ne puis que soumettre à Votre Seigneurie ces seuls mots: "Lorsque le crime est le même et la criminalité égale, l'égalité de la punition est de l'essence de la législation pénale et de la justice." Mais en supposant, dans le cas actuel, que ces peines doivent être imposées de la manière que le règlement le comporte, une infraction d'une nature totalement différente doit être punie précisément par la même punition, ni plus ni moins. C'est là une législation assurément injuste. Ce sont, je crois, tous les points, et je n'ai pas besoin de fatiguer Vos Seigneuries. Je soumets en premier lieu que la législature provinciale agit *ultrà vires* en faisant des lois relatives à la vente des liqueurs, et que cette matière est du ressort du parlement fédéral. Deuxièmement, que la législature provinciale, dans le cas où elle possède ce pouvoir, ne le peut déléguer. Que les autorités à qui cette délégation de pouvoirs a été faite, même si elle pouvait le faire, l'ont dépassée sous plusieurs rapports. Et troisièmement, que les règlements faits en conformité de ce pouvoir ne sont pas raisonnables tant sous le rapport mentionné par mon savant ami que sous celui dont j'ai parlé pendant ces derniers moments, et sont en conséquence nuls pour le tout.

M. Davey:—Milords, je comparais avec mes savants amis M. Irving et M. Raleigh pour l'intimée. Nous ne pouvons certainement nous plaindre que nos adversaires n'aient pas soulevé tous les points qui pouvaient être soulevés. Ils abordent la question dans son principe et prétendent que la législation provinciale est entièrement mauvaise, parce que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne confère pas aux législatures provinciales le pouvoir de légiférer sur cette matière. Dans le cas même où la législature pourrait légiferer, disent-ils, cet acte particulier est *ultrà vires* parce qu'il renferme une délégation de pouvoirs, et non une législation directe.

En troisième lieu, nos amis disent que la délégation est *ultrà vires*, même si l'acte est bon, parce que le règlement fait en vertu de cette délégation de pouvoirs a trait aux salles de billard, sujet hors du ressort des commissaires des licences, et de plus parce qu'il a pour but d'imposer les travaux forcés. Et enfin, mon savant ami, M. Jeune, a prétendu que les règlements, ainsi qu'il les appelle, ou les résolutions comme on les désigne avec plus d'à-propos, étaient entièrement nuls pour la raison qu'ils ne sont pas raisonnables.

Je me propose, milords, de discuter ces sujets dans l'ordre où ils ont été présentés à Vos Seigneuries par mes amis. Voici quel est le premier point: Est-il du ressort de la législature provinciale, en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du

Nord, de légiférer au sujet du trafic des liqueurs? Il n'y a rien de magique dans la vente des liqueurs principalement. Je conclus de ce que j'ai lu et de ce que j'ai entendu au cours de ce procès, que le trafic des liqueurs provoque presque autant d'agitation, de discussion et de différence d'opinions dans la colonie, qu'il le fait ou semble le faire ici. Mais il n'y a aucune magie particulière dans le trafic même des liqueurs; l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord n'en parle pas. Si Vos Seigneuries décident en faveur de l'opinion émise par mes savants amis ou en faveur de celle que je vous soumettrai, ce n'est pas parce que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord contient des dispositions expresses au sujet du trafic des liqueurs en particulier, mais à raison de ce que je puis appeler les principes généraux, le trafic des liqueurs appartenant à la catégorie générale de sujets. N'y serais-je pas même tenu que j'approuverais entièrement ce que Vos Seigneuries ont dit, dans la cause de la compagnie d'Assurance La Citoyenne *vs* Parsons, savoir: qu'eu égard à l'interprétation des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la première question que Vos Seigneuries ont à déterminer est celle-ci: ce sujet tombe-t-il dans la catégorie de sujets du ressort des législatures provinciales en vertu de l'article 92. J'attire particulièrement votre attention sur cette catégorie expresse de sujets, parce que Vos Seigneuries observeront que c'est le mode d'après lequel sont rédigés ces deux articles qu'on a si souvent discutés devant Vos Seigneuries—la première en donnant à la législature fédérale et aux législatures provinciales le pouvoir de faire des lois relativement à une catégorie de sujets. Cet acte en particulier tombe-t il dans la catégorie de sujets du ressort des législatures provinciales. Je dis que oui, non parce qu'il a trait au trafic des liqueurs en particulier, mais parce que c'est la matière d'un règlement de police.

C'est la matière d'un règlement de police, matière qui est en premier lieu d'une nature purement locale, et en deuxième du ressort des institutions municipales. Le bureau des commissaires des licences, qui a été créé par l'acte dont il est question, est tout autant une institution municipale que l'étaient les commissaires de police ou le conseil municipal, qui exerçaient des fonctions analogues ou semblables d'après des actes plus anciens. Le trafic des liqueurs n'est pas réglementé par les autorités municipales du pays. Quelques personnes croient qu'il devrait en être ainsi, et cela parce que, en vertu du système de gouvernement particulier à ce pays, c'est le parlement impérial qui règle la question des licences pour la vente des liqueurs, et non les autorités municipales. Si, au Canada, avant comme après la Confédération, ce pouvoir d'accorder les licences a été exercé par les autorités municipales et non par la législature suprême, ce n'est pas une raison, parce que cette fonction n'est pas exercée en Angleterre par la municipalité, pour que ce ne soit point une institution municipale. Au Canada, c'est une institution municipale. Il n'y a pas de règle d'application absolue relativement aux règlements de ce genre entre la municipalité et l'exécutif ou la législature suprême du pays. Les observations faites par chacun de nous, nous remettront en mémoire, je suppose, des cas où dans différents pays la somme d'autorité, de pouvoir ou de juridiction confiée aux autorités municipales varie à l'infini. On sait qu'en France les municipalités exercent des fonctions que celles d'Angleterre n'exercent pas. D'un autre côté il y a des fonctions que les mnnicipalités en Angleterre exercent et qu'en France elles n'exercent pas, et la seule raison que la réglementation du trafic des liqueurs et des lois relatives aux licences n'est pas la matière d'un règlement municipal, dans ce pays, nous ferait dire que la réglementation de matières de ce genre ne peut être une institution municipale aux termes de l'article 92. Non, évidemment. On connaîtra si c'est ou non une institution municipale en examinant quelle était la loi à l'époque, et si les corporations municipales peuvent ou ne peuvent pas exercer des fonctions de cette sorte d'après la loi en vigueur au Canada. Les actes que vous possédez parmi ceux qui étaient en vigueur à l'époque où a été passé le règlement soumis à Vos Seigneuries vous montrent le plan de ces actes, lequel n'a pas subi de grands changements sous le rapport du mécanisme de l'acte. Il y avait des corps appelés le conseil municipal et les commissaires de police qui exerçaient certaines fonctions, comme d'accorder des licences non seulement aux boutiques et tavernes pour la vente des liqueurs, ainsi que les appellent les actes canadiens; mais encore

aux boutiques et trafic pour d'autres fins, et cela à l'époque où fut passé l'Acte de la Confédération. Personne ne niera, je suppose, que le bureau des commissaires de police, créé par l'acte de 1866, par exemple, n'était pas une institution municipale. C'était un corps nommé par la municipalité pour exercer certaines fonctions dans les limites de l'enceinte municipale de la cité ou ville incorporée, ou quelle qu'elle fut pour maintenir les règlements qui étaient considérés devoir contribuer au bon ordre, à la décence et à la morale. Je ne puis rien imaginer de plus intimement lié aux devoirs d'une municipalité que les devoirs de police.

C'est comme matière d'une mesure de police que ces règlements ont été faits, et c'est de cette manière qu'on a soumis la question dans la cour inférieure. C'est pourquoi j'ose soumettre à Vos Seigneuries que sans leur demander de poser un principe d'un sens large au sujet de cette brûlante question du trafic des liqueurs (je suis bien certain que Vos Seigneuries ne désirent pas poser aucun principe d'un sens plus large que cela n'est nécessaire pour décider cette cause), sans leur demander dis-je, en aucune manière de poser aucun principe d'un sens large ou de régler que le trafic des liqueurs, considéré comme trafic, est un sujet du ressort du parlement fédéral ou du parlement provincial, je les prie de dire que la réglementation du trafic des liqueurs, et je puis ajouter d'autres trafics, dans la mesure que le fait l'acte de 1877, est une matière de règlement de police, une matière d'une nature purement locale, et qui tombe naturellement dans la catégorie de sujets, compris dans les mots institutions municipales.

C'est tout ce que je vous demande. Je ne demande pas à Vos Seigneuries de poser comme un principe abstrait qui serait probablement faux, et comme on l'a toujours fait, que le trafic des liqueurs considéré comme trafic est un sujet du ressort exclusif d'une législature ou de l'autre. Je puis comprendre qu'à un certain point de vue la réglementation du trafic des liqueurs puisse tomber dans la catégorie de sujets compris par les mots "trafic et commerce." C'est ce que Vos Seigneuries ont jugé en décidant que l'Acte de Tempérance du Canada (1878), qui faisait le fond de la cause de Russell *vs.* La Reine, était du ressort du parlement fédéral. Mais Vos Seigneuries n'ont pas été plus loin que cela. Vos Seigneuries ont jugé que cet acte spécial, dans la mesure qu'il réglait le trafic des liqueurs, était un exercice raisonnable du pouvoir qu'a le parlement fédéral de faire des lois au sujet du trafic et du commerce. Mais d'un autre côté, je puis comprendre, et c'est de fait ce que je prétends, qu'il peut être fait des règlements de police au sujet des heures de fermeture des maisons d'entretien public, dans le but d'empêcher qu'elles ne soient le rendez-vous des voleurs, des prostituées et autres gens dangereux, et pour obtenir la tranquillité publique et autre chose de la même nature, et qu'à ce point de vue la réglementation du trafic des liqueurs est une matière d'une nature purement locale et du ressort des législatures provinciales. C'est pourquoi, pour ma part, je ne crois pas du tout nécessaire de demander à Vos Seigneuries de donner leur opinion sur cette question abstraite, opinion que mes savants amis voudraient apparemment connaître, parce que je suis obligé de le dire, si Vos Seigneuries décidaient que le trafic des liqueurs est du ressort de l'une ou l'autre des législatures exclusivement, les deux propositions seraient fausses, car ce sujet peut être à différents points de vue et dans différents rapports, du ressort des deux législatures ou de l'une ou de l'autre.

Permettez-moi maintenant, milords, de faire cette autre observation. Mes amis prétendent, (je crois au moins que c'est un de leurs arguments) que si la législature provinciale peut faire des lois au sujet du trafic des liqueurs en tant que trafic, proposition qui est incontestable, ce sera toucher à la juridiction exclusive que possède le parlement fédéral de légiférer au sujet du trafic et du commerce. Voici ce que je dis d'abord à ce sujet, et je prends ces paroles dans les jugements rendus par les savants juges dans plusieurs causes que j'ai étudiées : "Si le sujet de la législation est un sujet qui est du ressort et de la juridiction des législatures provinciales, il n'en est pas moins ainsi, parce que incidemment et nécessairement ce sujet peut toucher jusqu'à un certain point au trafic et commerce." Ou en d'autres mots, supposant qu'il soit du ressort des législatures provinciales—et prenons un exemple sur lequel il ne peut y avoir de doute,—il est incontestablement de leur ressort d'imposer le paiement d'une

licence pour l'exercice de certains métiers, comme par exemple celui des encanteurs, etc., dans le but de prélever un revenu. On peut dire que cette loi touche au commerce, parce que naturellement elle diminue le nombre des personnes et établit une restriction quant aux personnes qui désirent exercer ces métiers, mais ce n'en est pas moins une loi que les législatures provinciales peuvent faire, et il ne peut être nié qu'il ne soit de leur ressort de la faire, parce qu'indirectement elle peut toucher au trafic et au commerce.

La deuxième observation qui va suivre ne fait que répéter ce que Vos Seigneuries ont dit dans la cause de la Compagnie d'Assurance la Citoyenne *vs* Parsons (7me vol. causes et appel). Ce pouvoir de légiférer au sujet du trafic et du commerce ne signifie pas que le parlement fédéral ait seul le pouvoir de régler toutes les questions relatives à toutes les différents commerces, mais il signifie ceci : qu'il est réservé au parlement fédéral de faire ce que je puis appeler une législation générale, pour contribuer au bien du pays en général, au sujet du trafic et du commerce avec les autres pays et du trafic et du commerce entre les provinces elles-mêmes ; et en conséquence Vos Seigneuries ont jugé, dans cette cause, qu'une loi d'une province (celle de Québec je crois) qui imposait certaines restrictions et obligations à des gens faisant le commerce d'assurance sur la vie, n'était pas *ultrà vires*.

Sir Robert Collier :—Nous avons dit, je crois, que la loi réglait les contrats dans ces pays.

Sir Richard Couch :—Elle avait trait aux contrats d'assurance.

M. Davey :—Le passage du jugement que j'avais à l'esprit se trouve à la page 112.—Vos Seigneuries y liront ce qui suit : les mots " la réglementation du trafic et du commerce," dans leur signification indéfinie, ont une portée suffisamment grande pour comprendre, s'ils ne sont pas expliqués par le contexte et les autres parties de l'acte, tout règlement de commerce, depuis les traités faits avec les gouvernements étrangers au sujet du commerce, et qui ont besoin de la sanction du parlement, jusqu'aux menus règlements au sujet de certains commerces. Mais en examinant l'acte on s'aperçoit que ces mots n'ont pas été employés dans ce sens illimité. Et d'abord le fait de placer le n° 2, la réglementation du trafic et du commerce, parmi les catégories de sujets d'un intérêt national et général, indique que la législature, en conférant ce pouvoir au parlement fédéral, entendait parler des règlements relatifs au trafic et au commerce général. Si c'avait été l'intention de donner à ces mots toute la portée dont ils sont susceptibles, d'après leur signification, il n'aurait pas été nécessaire de faire ensuite une mention spéciale de plusieurs des autres catégories de sujets énumérés dans l'article 91, comme, par exemple : le n° 15, les banques ; le n° 17, les poids et mesures ; le n° 18, les lettres de change et les billets à ordre ; le n° 19, l'intérêt de l'argent ; et même le n° 21, la banqueroute et la faillite. Ces mots, la réglementation du trafic et du commerce doivent avoir été employés à peu près dans le même sens que les mots règlements du commerce dans l'Acte d'Union entre l'Angleterre et l'Ecosse (6 Anne C.H.), et ceux relatifs au trafic et au commerce dans les actes dit *Acts of State*. Puis le jugement fait allusion à l'article 3 de l'Acte d'Union entre l'Angleterre et l'Ecosse, dans lequel se trouvent les mots : " Prohibitions, restrictions et règlements du commerce," et ajoute : l'article 6 décrète que toutes les parties du Royaume-Uni, à partir de l'union et par la suite, seront soumises à ces prohibitions, restrictions et règlements du commerce. Depuis l'union le parlement a passé en différents temps des lois qui concernaient et réglaient des trafics particuliers dans une partie seulement du Royaume-Uni, mais il n'a jamais été pensé qu'il violait par là les articles de l'union. C'est ainsi que les actes qui règlent la vente des liqueurs enivrantes varient d'une manière notoire dans les deux royaumes. Et de même pour les actes relatifs à la banqueroute et à divers autres sujets. C'est pourquoi, si l'on interprète les mots réglementation du trafic et du commerce avec l'aide de tout ce qui a été cité dans ce but, ces mots doivent comprendre les arrangements politiques au sujet du commerce qui ont besoin de la sanction du parlement, la réglementation du commerce dans les affaires d'intérêt interprovincial, et il se peut qu'ils comprennent la réglementation générale du commerce affectant tout le Canada.

Sir Robert Collier :—Si vous voulez continuer de lire, vous verrez ce qui y est dit.

M. Davey :—Leurs Seigneuries s'abstiennent dans la présente occasion de définir les limites du pouvoir du parlement fédéral sous ce rapport. Il suffit de poser, pour juger la cause actuelle, que dans leur opinion, le pouvoir du parlement fédéral de légiférer pour la réglementation du trafic et du commerce ne comprend pas le pouvoir de régler par une législation applicable à une seule province les contrats d'un genre d'affaires ou de trafic spécial comme les affaires d'assurance contre le feu, et qu'en conséquence le pouvoir législatif du parlement fédéral ne se trouve pas, dans le cas actuel, en contradiction avec le pouvoir sur la propriété et les droits civils assignés par l'acte à la législature d'Ontario." Eh bien, je crois pouvoir dire, après ce jugement auquel nous sommes tous également tenus de nous soumettre, que mes amis ne peuvent étendre le sens des mots "réglementation du trafic et du commerce," de manière à leur faire signifier que la législature d'une province ne peut faire des lois, de la nature des règlements de police, pour régler le trafic des liqueurs dans sa propre province.

Comme on pouvait s'y attendre naturellement, milords, mes savants amis comptent beaucoup sur le jugement rendu par Vos Seigneuries dans la cause de Russell *vs* la Reine, et ils prétendent qu'il a été décidé, dans cette cause, que la réglementation du trafic des liqueurs, en tant que trafic, est une des matières exclusivement assignées par l'acte à la législature fédérale. Ils vont même jusqu'à dire qu'il a été decidé dans cette cause, ou du moins que la décision rendue a pour conséquence logique que la législation provinciale n'a pas le droit ou de juridiction pour faire aucun acte quelconque affectant en aucune manière le trafic des liqueurs.

J'ai déjà dit à Vos Seigneuries pourquoi je crois que si l'on pousse cet argument jusqu'à ce point au sujet du trafic des liqueurs, il doit en être également ainsi pour chaque trafic différent dans le Dominion, et dans chaque province, parce qu'il n'y a rien de spécial que je sache dans le trafic des liqueurs. Les lois anglaises et des pays anglais ont, il est bien vrai, plus réglementé l'exercice de ce trafic particulier que la plupart des pays étrangers; cependant il n'existe rien de spécial dans ce commerce, et il n'y a aucun principe qui le distingue de tout autre; c'est pourquoi si mes amis prétendent qu'il n'est pas du ressort de la législature d'Ontario de passer aucun acte affectant le trafic des liqueurs dans Ontario (leur argument va jusque là), ils doivent, pour être conséquents, dire qu'il n'est pas du ressort de la législature provinciale de passer aucun acte qui affecte en aucune manière quelconque aucun commerce dans la province.

Mais, milords, je ne donne pas un sens aussi étendu à la décision de Vos Seigneuries dans la cause de Russell *vs.* la Reine. La question que Vos Seigneuries avaient à décider dans cette cause était de savoir si l'acte fédéral que l'on désigne ordinairement, je crois, sous le nom d'Acte de Tempérence du Canada (1878), était ou n'était pas du ressort ou de la juridiction de la législature fédérale. Si je comprends bien, c'est la seule question sur laquelle Vos Seigneuries ont prononcé en soutenant la *constitutionnalité* de l'acte, (si je puis employer cette expression que j'ai vu ce matin dans l'un des rapports) pour la raison, premièrement, que c'était un acte général affectant tout le Canada généralement; et deuxièmement parce que c'était un acte qui réglementait le commerce. Il y est de plus suggéré que l'acte peut être maintenu pour la raison qu'il établissait des règlements généraux pour tout le Canada. Mais la décision de Vos Seigneuries est plutôt fondée, si je puis m'exprimer ainsi, sur le premier motif que sur le second.

Sir Robert Collier :—Nous avons simplement dit que nous ne différerions pas d'opinion avec la cour quant au second motif.

M. Davey :—Les raisons exprimées dans le jugement s'appuient davantage sur le premier motif, je crois, que sur le second. Mais, milords, comment le cas qui nous occupe se trouve-t-il être en contradiction avec ce qui a été décidé dans la cause de Russell *vs.* la Reine. En admettant qu'il est du ressort de la législature fédérale de passer une loi comme celle qui nous était donnée, afin de promouvoir la tempérance dans tout le Canada, si elle le croit nécessaire pour le bon ordre du pays, comment cela peut-il en aucune manière porter atteinte au droit qu'a chaque province d'auto-

riser les corps municipaux de faire des règlements de la nature de règlements de police pour assurer la décence, l'ordre, la tempérance et la morale dans l'enceinte de leurs cités. Je conçois que la législature fédérale puisse passer un acte pour le bien général du Dominion qui puisse, dans une certaine mesure, avoir le même but. Si cet acte n'était pas *ultrà vires* et n'empiétait pas sur les institutions municipales des provinces ou sur des matières d'une nature purement locale—en un mot, si c'était un acte général et du ressort de cette législature, alors naturellement les règlements spéciaux des provinces devraient être soumis à cet acte général.

Sir Robert Collier :—Cet acte limite la vente des liqueurs aux transactions de gros et prohibe la vente des liqueurs pour certaines fins. Il ne fait aucuns menus règlements pour les maisons d'entretien public—et ne déclare pas faire aucune chose de cette sorte.

M. Davey :—Non, milord ; rien de ce qu'on pourrait décrire comme règlements de police. Je ne veux pas abuser de cette phrase, Votre Seigneurie comprend parfaitement quelle est ma prétention sur ce point.

Sir Robert Collier :—L'acte ne prescrit pas les heures pendant lesquelles ces maisons d'entretien public doivent être ouvertes, ni rien de la sorte.

M. Davey :—Non, milord. Cet acte pourvoyait à ce que quand une certaine proportion des habitants d'un district ou d'une étendue de pays aurait résolu d'adopter l'acte à une assemblée convoquée en la manière y prescrite, la vente des liqueurs serait alors prohibée, sauf à certaines conditions sévères.

Sir Robert Collier : Sauf la vente en gros. La vente en détail était prohibée.

M. Davey :—Je ne nie pas qu'il y ait dans ce jugement certaines phrases isolées que mes amis peuvent citer et employer à leurs fins ; mais voici ce que je prétends : En lisant le jugement en entier et en se rappelant quelle était la question soumise à Vos Seigneuries, ou en d'autres termes, en lisant le contexte du jugement, en ayant égard à la seule question que Vos Seigneuries avaient à décider, j'ose soumettre humblement qu'on ne peut rien trouver dans la cause de Russell *vs* la Reine qui autorise en aucune manière mes amis à dire que c'était l'intention de Vos Seigneuries de décider que la réglementation du trafic des liqueurs comme elle a été faite dans la cause actuelle, était du ressort exclusif de la législature fédérale, ou que le parlement provincial n'avait pas juridiction pour régler d'aucune façon le trafic des liqueurs, ainsi qu'ils l'ont dit dans cette cause.

Milords, je ne désire pas retenir Vos Seigneuries plus longtemps qu'il n'est nécessaire. Cependant, j'avais marqué certains passages du jugement dans la cause de Russell *vs* la Reine que j'avais l'intention de lire à Vos Seigneuries. Je dois supposer, il est bien vrai, que Vos Seigneuries connaissent parfaitement ce jugement. Je vous ai dit quelle était la question. C'était de savoir si l'Acte de Tempérance du Canada (1878) était du ressort de la législation.

Sir Montague Smith, qui a prononcé ce jugement, décrit d'abord l'acte d'une manière très complète. Puis il ajoute ce qui suit, page 835 : " Le conseil de l'appe-" lant a prétendu en premier lieu, bien qu'il n'ait pas insisté très fortement sur ce " point, que supposant le cas où le parlement du Canada aurait eu le pouvoir de passer " une loi pour prohiber et régler la vente des liqueurs enivrantes, il ne pourrait " déléguer ses pouvoirs, ce qu'il aurait fait en déléguant à la majorité des électeurs et " des villes le pouvoir de mettre en vigueur les propositions prohibitives et pénales de " l'acte. La réponse à cette objection, c'est que l'acte ne délègue aucuns pouvoirs " législatifs quelconques. L'acte contient en lui-même toute la législation sur cette " question. La disposition portant que certaines parties de l'acte ne deviendront en " vigueur que sur présentation d'une pétition de la majorité des électeurs, ne confère " pas à ces personnes le droit de légiférer. Le parlement arrête lui-même la condi-" tion et tout ce qui arrivera cette condition une fois rempli.

" Une législation conditionnelle de ce genre est très souvent à propos, et n'est cer-" tainement pas extraordinaire, et l'on ne pourrait nier au parlement fédéral le pouvoir " de légiférer de la sorte lorsque le sujet de la législation est de son ressort. " Leurs Seigneuries partagent entièrement l'opinion du juge en chef Ritchie sur cette " objection. Y aurait-il nécessité de citer des autorités sur cette matière, on en

" trouvera dans la cause de la Reine *vs* Burah, soumise dernièrement à ce conseil. " La question générale du pouvoir du parlement fédéral de passer l'acte dépend de " l'interprétation des articles 91 et 92 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, " 1867, partie VI de la loi portant l'entête *Distribution des pouvoirs législatifs.*" Sa Seigneurie mentionne ces articles et fait allusion à certaines catégories de sujets de l'article 92, puis il continue, page 837 : " Il paraîtrait que des statuts de la province " du Nouveau-Brunswick ont donné à la municipalité de Frédéricton pouvoir de " prélever des fonds pour des objets municipaux, en accordant des licences du genre " de celles énoncées dans le paragraphe 9 de l'article 92, et que les licences accordées " aux auberges pour la vente des liqueurs enivrantes étaient pour la municipalité une " source profitable de revenus. Le conseil de l'appelant a prétendu, et cela a été son " principal argument dans cette partie de la cause, que l'acte de tempérance nuisait " au trafic d'où provenait ce revenu, et par là s'emparait d'un sujet assigné exclusive- " ment aux législatures provinciales.

" Mais en supposant que l'effet de l'acte fut préjudiciable au revenu que la muni- " cipalité retirait des licences, il ne s'ensuit pas que le parlement fédéral ne pouvait " le passer en vertu du pouvoir général de faire des lois pour la paix, l'ordre et le " bon gouvernement du Canada. En admettant que le sujet de l'acte ne tombe pas " dans la catégorie des sujets énoncés au paragraphe 9, le dit paragraphe ne peut en " aucune manière porter atteinte au pouvoir général du parlement de disposer de cette " question. Si la proposition de l'appelant que le pouvoir accordé aux législatures " provinciales de prélever un revenu au moyen de licences empêche le parlement " fédéral de légiférer à l'égard de tout article ou marchandise qui serait ou pourrait " être compris dans telles licences devait prévaloir, il serait en conséquence tout à fait " impossible de faire certaines lois qui pourraient être nécessaires pour la sûreté ou le " bien public."

Je n'ai pas besoin, je crois, de continuer la lecture de cette partie du jugement parce que cette question ne se présente pas dans le cas actuel. Mais il y a un point que je voulais mentionner, c'est que je ne puis trouver (chose singulière) qu'on ait plaidé dans la cause de Russell *vs* la Reine la question d'actes de cette nature tombant dans la catégorie des sujets compris par les mots institutions municipales. On l'a peut être fait, mais je ne puis rien trouver dans le rapport, et si cela a eu lieu c'est singulier, parce que dans les nombreuses causes décidées au Canada (dans chacune des provinces, je crois) c'est le point sur lequel on a le plus insisté. La catégorie de sujets compris dans les mots institutions municipales. Je puis dire, je crois, que la plupart des juges au Canada ont maintenu qu'il était du ressort des législatures provinciales de passer ces actes pour la réglementation du trafic des liqueurs.

Sir Arthur Hobhouse :—Ce point a été mentionné, je crois, et vous le trouverez au commencement de la plaidoirie. Les intimés ont été dispensés de plaider certaines parties de la cause.

M. Davey :—Si c'est rapporté, je ne l'ai pas remarqué.

Sir Richard Couch :—Je ne me rappelle pas qu'on ait fait fond sur la catégorie de sujets n° 8. Le jugement mentionne, je crois, toutes les catégories de sujets dont il a été question dans la plaidorie.

(La cour s'ajourne à demain matin, 10.30.)

COMITÉ JUDICIAIRE DU CONSEIL PRIVÉ.

CHAMBRE DU CONSEIL, WHITEHALL, vendredi, 16 novembre 1883.

PRÉSENTS : Le très honorable lord Fitzgerald, le très honorable sir Barnes Peacock, le très honorable sir Robert Collier, le très honorable sir Richard Couch, le très honorable sir Arthur Hobhouse.

HODGE *vs.* LA REINE.

(Rédigé d'après les notes sténographiques de MM. Martin et Meredith.)

TROISIÈME JOUR.

M. Horace Davey :—Milords, je désirerais, avec votre permission, terminer la lecture de certaines parties du jugement rendu dans la cause de Russell *vs.* la Reine,

parce que je crois pouvoir faire ressortir ce qui me paraît être le véritable esprit de ce jugement.

Au bas de la page 836, Leurs Seigneuries disent : "Le conseil de l'appelant a cité trois catégories de sujets énumérés dans l'article 92, sous chacune desquelles tombe suivant lui la présente législation. Ces catégories sont les suivantes : Les licences de boutiques, de cabarets, d'auberges, d'encanteurs et autres licences, dans le but de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux ; la propriété, les droits civils dans la province ; généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province."

Vos Seigneuries se rappellent qu'on a prétendu que la législature provinciale a juridiction exclusive. C'est ce que M. Benjamin a plaidé, parce qu'on voulait démontrer que le parlement fédéral ne pouvait pas légiférer ou, en d'autres termes, que la législature provinciale avait seule juridiction.

"En ce qui concerne la première de ces catégories (9), on doit observer que le pouvoir d'accorder des licences n'est pas assigné aux législatures provinciales dans le but de régler le commerce, mais à l'effet "de prélever un revenu pour des objets provinciaux, locaux ou municipaux." L'acte dont il s'agit n'est pas une loi fiscale ; il n'a pas pour but de prélever un revenu, au contraire il se peut qu'il détruise ou diminue le revenu ; en effet la principale objection qu'on a faite à l'acte, a été que, dans la ville de Frédéricton, l'acte a de fait diminué les sources du revenu municipal. En conséquence, il est évident que le sujet de l'acte ne tombe pas dans la catégorie de sujets 9, et le dit acte n'aurait pu être passé par les législatures provinciales en vertu des pouvoirs que leur confère ce paragraphe. Il paraîtrait que des statuts de la province du Nouveau-Brunswick ont donné à la municipalité de Frédéricton pouvoir de prélever des fonds pour des objets municipaux, en accordant des licences du genre de celles énoncées dans le paragraphe 9 de l'article 92, et que les licences accordées aux auberges pour la vente des liqueurs enivrantes étaient pour la municipalité une source profitable de revenus. Le conseil de l'appelant a prétendu, et cela a été son principal argument dans cette partie de la cause, que l'acte de tempérance nuisait au trafic d'où provenait ce revenu, et par là s'emparait d'un sujet assigné exclusivement aux législatures provinciales. Mais en supposant que l'effet de l'acte fût préjudiciable au revenu que la municipalité retirait des licences, il ne s'ensuit pas que le parlement fédéral ne pouvait le passer en vertu du pouvoir général de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada. En admettant que le sujet de l'acte ne tombe pas dans la catégorie des sujets énoncés au paragraphe 9, le dit paragraphe ne peut en aucune manière porter atteinte au pouvoir général du parlement de disposer de cette question. Si la proposition de l'appelant que le pouvoir accordé aux législatures provinciales de prélever un revenu au moyen de licences empêche le parlement fédéral de légiférer à l'égard de tout article ou marchandise qui serait ou pourrait être compris dans telles licences devait prévaloir, il serait en conséquence tout à fait impossible de faire certaines lois qui pourraient être nécessaires pour la sûreté ou le bien public."

J'observerai seulement que ce raisonnement adopté par Leurs Seigneuries en cette cause, me paraît extrêmement fort, et que c'est au fait l'argument que je vous ai soumis contre la proposition que ce serait porter atteinte au commerce que de donner à la législature provinciale le pouvoir de légiférer sur les licences. Incidemment, à la vérité, le commerce particulier dont il s'agit dans la loi relative à la licence, pourrait en être affecté. Mais l'objet principal de la loi n'est pas de nuire au commerce, le but n'est pas de porter atteinte au commerce, mais de réglementer le commerce de certaines personnes en particulier dans une circonscription quelconque pour des fins de police. Leurs Seigneuries discutent ensuite la question de savoir si l'acte de tempérance appartient bien à la classe de sujets comprise dans les mots "propriété et droits civils," et à ce sujet encore elles disent que bien que l'acte de tempérance puisse affecter incidemment et indirectement la propriété de personnes dans les limites de la province, le sujet n'en est pas pour cela un de ceux qui sont exclusivement réservés aux législatures provinciales ; ce qui est une nouvelle application de l'argument que ce n'est pas entrer dans le domaine de ces classes de sujets

de legislation que de toucher incidemment et indirectement l'un de ses sujets.

Je passe maintenant à la page 840 : "Naturellement le conseil de l'appelant n'a pas prétendu que la législature du Nouveau-Brunswick aurait pu passer l'acte dont il s'agit, et dont les dispositions s'appliquent à toutes les provinces ; mais il n'a pas nié non plus, relativement à cette dernière proposition, au parlement fédéral le pouvoir de passer un acte de la nature de celui qui est en contestation, exécutoire à la fois par tout le Canada. Si Leurs Seigneuries comprennent bien ce que l'on prétend, c'est que, au moins à défaut d'une loi générale du parlement fédéral, les législatures provinciales auraient pu, chacune pour sa propre province, passer une loi locale de même nature, et que de plus, comme les dispositions prohibitives et pénales de l'acte dont il s'agit ne deviennent exécutoires que dans les comtés et villes où il est adopté en la manière prescrite, ou, comme on a dit, " par suite d'option locale," la législation, à sa face même, portait dans son effet sur une matière purement locale. Le jugement du juge en chef Allen prononcé devant la cour suprême de la province du Nouveau-Brunswick, dans la cause de Barker *vs.* la cité de Frédéricton, lequel conclut à l'invalidité de l'acte dont il s'agit, paraît avoir été basé sur cette opinion. Le savant juge en chef dit : Si au lieu de restreindre et de régler simplement la vente des liqueurs, cet acte l'eût prohibé, je n'aurais pas douté que le parlement avait le pouvoir de le passer ; mais je crois qu'un acte qui a pour but d'autoriser les habitants de chaque ville ou paroisse à régler la vente des liqueurs, et d'ordonner à qui, pour quels objets, et à quelles conditions les liqueurs spiritueuses peuvent y être vendues, traite de matières d'une nature purement locale, et qui, aux termes du paragraphe 16 de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, tombent sous le contrôle exclusif des législatures locales.

" Leurs Seigneuries ne peuvent partager cette opinion. Le but avoué du parlement en passant l'acte, c'est d'établir, pour toutes les provinces, une législation uniforme relativement à la vente des boissons enivrantes afin de promouvoir la tempérance au Canada. Le parlement ne croit pas plus désirable de favoriser la tempérance dans une province que dans une autre, mais également désirable pour toutes. Dès que l'acte a été passé il est devenu loi dans tout le Canada, et les dispositions de la première partie, relativement aux mesures à prendre pour rendre exécutoire la deuxième partie du dit acte, sont devenues en vigueur et auraient pu être mises à exécution immédiatement par tout le pays. Il est bien vrai que les dispositions prohibitives et pénales de l'acte ne devraient être exécutoires que dans le comté ou la cité où la majorité des électeurs auraient adopté une pétition à cet effet, mais cette application conditionnelle de ces parties de l'acte ne transforme pas l'acte lui-même en une législation relative à une matière purement locale. L'objet et la portée de la législation sont encore généraux, savoir : de favoriser la tempérance au moyen d'une loi uniforme pour tout le Canada.

" Le mode que le parlement a cru devoir adopter pour mettre à exécution les prohibitions et peines de l'acte, n'en change pas le caractère général et uniforme. Le parlement considère ces sujets comme d'intérêt général pour le Canada et croit désirable d'assurer l'uniformité de la législation sur cette matière, et lui seul peut le faire. Il n'y a pas de raison ou de prétexte pour dire que le mal ou le vice auquel s'attaque l'acte dont il s'agit soit local ou n'existe que dans une province, et que le parlement fédéral, en prétextant établir une législation générale, ne fait que s'occuper d'une matière purement provinciale. Aussi est-il inutile d'examiner les considérations que pourraient faire naître de pareilles circonstances. La législation actuelle est clairement destinée à remédier à un mal que l'on suppose exister par tout le Canada, et ce qu'on appelle l'option locale n'a pas plus pour effet de limiter à un certain lieu la matière et le but de l'acte, qu'une disposition dans un acte pour la prévention des maladies contagieuses chez les animaux pourvoyant qu'un officier public aurait à proclamer dans quel district l'acte deviendrait exécutoire, ne ferait de cet acte une loi purement locale pour chacun de ces districts. Dans les lois de cette nature la législation est générale, et la disposition pourvoyant à l'application spéciale de la loi, dans des endroits particuliers, n'en change pas le caractère."

Ainsi Vos Seigneuries remarqueront qu'on demandait à Leurs Seigneuries de déclarer justement ce qu'elle se sont donné garde de dire, savoir, que la législature provinciale n'aurait pu passer une loi provinciale de licences. Elles ont sanctionné la validité de cet acte pour la raison que l'acte avait été passé pour le bon gouvernement et le maintien de l'ordre au Canada en général, et qu'il n'était pas d'une nature locale dans ses fins. Leurs Seigneuries n'ont pas dit, et je présume qu'elles ont eu bien soin de ne pas dire, qu'un acte concernant la réglementation du trafic des liqueurs dans les limites de la province même n'aurait pas été tout-à-fait dans les attributions et de la compétence du parlement fédéral, et en conséquence j'ose prétendre que mon savant ami ne peut trouver aucune partie du jugement rendu dans la cause Russell vs. la Reine, qui puisse être considérée comme tranchant la question ou comme en faisant une *res judicata.*

Milords j'aimerais à faire une observation qui me paraît juste à propos du sens à donner aux articles 91 et 92 de l'acte. Il a été prétendu (je ne saurais dire si je me sers des propres termes employés) que les articles 91 et 92 de l'acte ont mutuellement une portée exclusive. Milords, cela est vrai dans un sens, mais ne l'est pas dans un autre. J'admets volontiers qu'un acte passé, comme l'a été l'acte de tempérance, pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, au sujet de matières qui ne sont pas expressément mentionnées dans l'article 92, et s'étendant à toute la Confédération, serait, comme il a été considéré dans la cause Russell, de la compétence de la législature fédérale, mais il ne s'en suit aucunement qu'un acte passé pour le même objet par la législature provinciale, et d'une nature provinciale dans son caractère et son application, ne serait pas de la compétence de la législature provinciale. Pas du tout. Voyons les derniers mots de l'article 91 : "Aucune des matières énoncées dans les catégories de sujets énumérés dans cette section ne sera réputée tomber dans la catégorie des matières d'une nature locale ou privée comprises dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par le présent acte aux législatures des provinces." C'est-à-dire, la législature provinciale ne peut faire de loi sur une matière expressément mentionnée dans l'énumération de l'article 91, et prétendre que cette loi est d'une nature locale ou privée parce que la législation est limitée à la province ; mais lorsque la législation fédérale n'est pas sur une matière expressément mentionnée dans l'énumération de l'article 91, mais relève du pouvoir général de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, il ne s'en suit aucunement que la législature provinciale ne peut faire une loi provinciale de la même nature.

Sir Robert Collier :—Je crois que nous avons jugé que cela s'applique au paragraphe 16 et non au tout.

M. Davey ;—Oui. Dans une cause antérieure Vos Seigneuries se sont déclarées de cette opinion.

Sir Arthur Hobhouse :—Ainsi que dans la cause de Parson.

M. Davey :—Oui. Ce que Vos Seigneuries ont dit, c'est que les deux articles doivent être lus ensemble, et que s'ils sont trouvés en conflit, ils doivent être interprétés comme modifiés l'un par l'autre.

Sir Arthur Hobhouse :—Quant aux quinze autres paragraphes, il faut balancer les deux articles ensemble, et il peut se faire qu'il appartienne à chaque législature de faire des lois sur le même sujet sous différents aspects.

M. Davey :—C'est cela. Ainsi, par exemple, la législature provinciale ne pourrait pas passer un acte local au sujet des balises, des bouées et des phares et prétendre que cette loi serait d'une nature purement locale. Je crois cela. Mais il ne s'en suit pas, de ce que la législature fédérale peut passer un acte général pour toute la Confédération au sujet de la tempérance, que la législature provinciale ne saurait passer un acte local relatif au même sujet.

Il n'est pas sans à propos de remarquer que l'acte dont il a été question devant Vos Seigneuries dans la cause de Russell, n'arrête pas expressément que les législatures locales passeront des actes concernant les licences. L'article 112 de cet acte que j'ai dans la main, l'acte de tempérance de 1878, dit : "quiconque ayant violé quelqu'une des dispositions du présent acte ou de quelque acte provincial qui est

actuellement ou qui sera de temps à autre en vigueur dans une province, concernant l'émission des licences pour la vente des liqueurs fermentées ou spiritueuses,—ou quelqu'une des dispositions de l'acte de tempérance de 1864, entrera en compromis, composition ou arrangement, etc., sera coupable de délit. Tel est l'acte de tempérance du Canada, c'est-à dire celui qui était en question dans la cause de Russell.

Sir Arthur Hobhouse :—Alors, la législature fédérale établit un moyen de punir une violation des actes de la législature provinciale.

M. Davey :—Pas tout à fait, il s'agit de faire un compromis relativement à une contravention.

Sir Richard Couch :—Cela ne paraît-il pas s'appliquer aux licences accordées sous l'autorité du sous-article 9 ?

M. Davey :—Le sous-article 9 de quel acte ?

Sir Richard Couch :—De l'article 92—relatif aux licences accordées pour des fins de revenu.

M. Davey :—Cela se pourrait. L'individu qui fait un compromis avec une ou plusieurs personnes, " dans le but d'empêcher qu'une plainte ne soit portée pour la dite offense, ou, si une plainte est déjà portée, dans le but de s'en libérer, ou de la faire arrêter ou renvoyer faute de poursuite ou pour autre cause, sera coupable d'offense d'après le présent acte, et sur conviction sera emprisonné au travail forcé." Il est présumé que des lois traitant des licences seront passées par les législatures provinciales imposant des peines pour les infractions de ces lois ou des règlements établis sous l'autorité de la loi. Cet article décrète que si un individu essaie de faire un compromis pour se soustraire à quelque accusation ou arrêter quelque accusation d'infraction à ces lois, il sera coupable de délit aux termes de la loi fédérale, et cela sans doute dans le but d'empêcher de pareils compromis ou arrangements. C'est une disposition législative des plus curieuses.

Sir Robert Collier :—Pour ce qui est du paragraphe 9, si vous admettez que cet item ne confère à la législature que le droit d'accorder une licence générale pour la vente des liqueurs en tout temps, une licence pour la vente des liqueurs pendant six jours de la semaine serait donc *ultrà vires.*

M. Davey :—Je ne crois pas que je puisse aller si loin que cela. Je crois que la loi doit être *boná fide* pour des fins de revenu.

Sir Robert Collier :—Supposons qu'une licence soit pour la vente de liqueurs, pendant six jours de la semaine, serait-elle *ultrà vires.*

M. Davey :—Je ne vois pas pourquoi elle le serait.

Sir Arthur Hobhouse :—Je suppose que ce serait dans tous les cas une question de savoir si l'acte était bien réellement pour des fins de revenu, ou bien si sous le prétexte de revenu, le but de la loi était un objet moral.

M. Davey :—Ou si l'objet en vue était l'intérêt de la tempérence.

Sir Arthur Hobhouse :—Je suppose que telle serait la question dans chaque cas.

M. Davey :—C'est mon avis.

Sir Arthur Hobhouse :—Vous ne diriez pas que, sous prétexte de revenu, la législature pourrait passer une telle loi.

M. Davey :—Je ne vois pas pourquoi il serait *ultrà vires* de passer une loi pour la vente pendant les six jours de la semaine à l'exclusion du dimanche.

Sir Robert Collier :—Je ne vois pas que cela soit nécessaire à votre argument. On paraît prétendre de l'autre côté que nulle licence qui ne permettrait la vente en tout temps ne serait valide.

M. Davey :—Je ne vois pas pourquoi il en serait ainsi, pourvu que la législation fût *boná fide,* et c'est ainsi que le principe a été posé dans les cours du Canada. Si la loi était *boná fide* passée pour des fins de revenus, il ne s'en suivrait pas qu'elle serait mauvaise de ce que, incidemment, elle aurait un effet favorable à la tempérance et au bon ordre. On pourrait dire d'un autre côté, si vous accordiez une licence pour la vente en tout temps, que vous encouragez positivement le trafic du dimanche. Vous donneriez aux gens licence de vendre le dimanche.

Sir Arthur Hobhouse :—Cet article n'est pas basé sur la théorie que la législature provinciale a besoin de plus de pouvoirs que la législature fédérale pour faire respecter ses lois.

M. Davey :—Non.

Sir Arthur Hobhouse :—C'est une disposition législative générale contre les compromis.

M. Davey ;—Pour empêcher qu'on n'étouffe les plaintes. Cet acte est un acte de tempérance passé dans l'intérêt de la tempérance. Le parlement fédéral s'inquiéterait guères que le gouvernement provincial perdît ses revenus, ce qui aurait lieu dans un cas de compromis. Considérant la portée et le but de cet acte passé dans l'intérêt de la tempérance, je crois que ce qu'on avait dans l'esprit c'était la pratique de faire des lois provinciales dans l'intérêt de la tempérance et de la sobriété. C'est mon avis. L'article présume que la législature provinciale établira ses propres moyens et sera capable de les mettre à exécution, et ce qu'il déclare délits ce sont les compromis faits pour éluder l'application de ces moyens.

Sir Arthur Hobhouse :—Quand vous avez lu l'article j'ai d'abord cru que son objet était d'aggraver les peines à cause de l'importance de la législation provinciale. Je vois qu'il crée une nouvelle offense toute distincte.

M. Davey :— Oui—Celle de faire un compromis pour se soustraire aux conséquences du délit ou de l'offense commis en contravention à l'acte provincial.

Maintenant, milords, sans que Vos Seigneuries y soient aucunement tenues, vous ne feriez sans doute que ce que vous faites d'ordinaire en accordant une respectueuse considération aux décisions judiciaires rendues au Canada, et il existe une remarquable uniformité dans les opinions judiciaires exprimées au Canada à ce sujet.

Sans être véritablement unanime, c'est l'opinion au moins presque unanime, je crois, que les législatures provinciales peuvent faire des lois pour réglementer le trafic des liqueurs dans les limites de leurs juridictions respectives. Mon ami, M. Kerr, a lu à Vos Seigneuries un passage du jugement rendu par le juge en chef Ritchie, tout comme si le savant juge en chef Ritchie était en sa faveur, mais il a accidentellement omis de tourner la page du rapport, car assurément il n'eut pas autrement été si zélé à citer le jugement du juge en chef Ritchie. La cause dont mon savant ami a parlé est celle de la cité de Frédéricton *vs.* la Reine, rapportée dans Cartwright II, p. 40. Le juge en chef dit qu'il s'en tient à l'opinion qu'il a exprimée lorsqu'il était juge en chef de la cour du Nouveau-Brunswick, reconnaissant à la législature suprême le droit de légiférer. Ce jugement était rendu dans la cause de la cité de Frédéricton *vs.* la Reine, et voici le passage que M. Kerr a lu. Vos Seigneuries se rappellent que la cause de Russell *vs.* la Reine était effectivement sinon formellement un appel de cette décision. " Quand j'avais l'honneur d'être juge en chef du Nouveau-Brunswick, la question du droit de la législature provinciale de passer des lois prohibant la vente ou le trafic des liqueurs enivrantes, s'est aussi présentée devant la cour suprême de cette province, et cette cour, dans la cause de la Reine *vs.* les juges du comté de Kings, a émis l'opinion unanime que sous l'empire de l'acte de la confédération, la législature provinciale n'a pas le pouvoir ni l'autorité de défendre la vente des spiritueux, et a déclaré l'acte *ultrà vires* et conséquemment inconstitutionnel. J'ai soigneusement reconsidéré le jugement prononcé alors, et il ne s'est pas élevé dans mon esprit le moindre doute sur la justesse de la conclusion à laquelle est arrivé le tribunal en cette affaire. J'étais alors d'opinion que le pouvoir appartenait au parlement fédéral, je pense encore de même, et je suis conséquemment obligé de permettre cet appel."

Vos Seigneuries observeront que le savant juge en chef avait affaire à une prohibition que la cour à laquelle il présidait et celle à laquelle il avait présidé auparavant, croyaient être une atteinte au commerce et au trafic et conséquemment invalide. Maintenant, milords, la cause décidée au Nouveau-Brunswick qui est mentionnée ici se trouve rapportée dans le même volume de Cartwright, p. 499. C'est la cause de la Reine *vs.* les juges du comté de Kings. La note marginale se lit comme suit: Décidé en 1875, alors que le juge en chef Ritchie était juge en chef de cette cour. Un statut du Nouveau-Brunswick, 36 Vic., ch. 10, donnait aux sessions générales de la paix, le pouvoir d'accorder des licences à leur discrétion si elles jugeaient à propos ; et elles ont refusé d'accorder aucune licence quelconque. Un mandamus a été lancé

pour les forcer à accorder une licence au demandeur. La législature du Nouveau-Brunswick, par un acte subséquent à la confédération, a déclaré que nulle licence pour la vente de spiritueux ne sera accordée ou émise dans aucune paroisse ou municipalité de la province, lorsque la majorité des contribuables résidant dans cette paroisse ou municipalité aura demandé par requête aux sessions de la paix ou au conseil municipal de n'émettre aucune licence dans cette paroisse ou municipalité. Antérieurement à la confédération il n'avait pas été passé de législation de cette nature au Nouveau-Brunswick, et cette loi a été regardée par la cour suprême de cette province comme en dehors de la compétence de la législature. Milords, je suis loin d'admettre que cette décision soit ce qu'elle aurait dû être, et lorsqu'il deviendra nécessaire de la réviser je serai prêt à donner les raisons pour lesquelles elle ne saurait être maintenue, mais Vos Seigneuries observeront que la décision rendue établit simplement que la législature provinciale ne peut passer une loi prohibant la vente des liqueurs; on a argué que le trafic des liqueurs est un commerce légitime, et que c'était porter atteinte aux attributions du parlement fédéral qui a le contrôle exclusif du commerce, que de prohiber un commerce particulier dans les limites d'une province. C'est ce que dit le juge en chef dans la partie de son jugement qui a été lue par mon savant ami, mais mon savant ami ne s'est pas rendu à la page 507. S'il l'eût fait, il eût trouvé ceci, que je recommande à son attention. "Nous ne voulons aucunement que l'on entende que les législatures provinciales n'ont pas le pouvoir de faire pour la gouverne des cabarets et des tavernes, etc., et pour la vente des spiritueux dans des lieux publics, des règlements qui tendraient à maintenir le bon ordre et prévenir les écarts de conduite, les émeutes et les infractions de la paix. De tels règlements, et peut-être d'autres de même nature, n'auraient rien à faire avec le commerce, mais se rapporteraient au bon ordre et à la paix locale, choses qui sont particulièrement du ressort des institutions provinciales; mais si en dehors de cela et de la délivrance de licences pour des fins de revenu, la législature locale entreprend de prohiber directement ou indirectement la fabrication ou la vente, ou de limiter la consommation de tout article de trafic ou de commerce, que ce soit des spiritueux, de la farine ou autres marchandises, de façon à porter véritablement et absolument atteinte au commerce de ces articles, et par là empêcher le commerce de ces articles, nous sommes clairement d'avis qu'elle assume l'exercice d'un pouvoir législatif qui appartient exclusivement au parlement du Canada; et suivant nous, l'acte provincial (34 Victoria, ch. 6,) déclarant que nulle licence ne sera accordée ni émise dans aucune paroisse ou municipalité de la province, lorsque la majorité des contribuables résidant dans cette paroisse ou municipalité aura demandé par requête aux sessions de la paix ou au conseil municipal de n'émettre aucune licence dans cette paroisse ou municipalité, est *ultra vires*." Comme je l'ai dit plus haut, je n'approuve pas la conclusion à laquelle ce jugement arrive, si ce n'est en un point qui fait partie de l'argument que je soumets à Vos Seigneuries. Loin d'être une autorité contre moi, le juge en chef Ritchie a, dans le passage que je viens de lire, exprimé mieux que je n'aurais pu le faire moi-même, la proposition ou l'argument que je désire soumettre à Vos Seigneuries. C'est une question que je n'ai pas à discuter en ce moment, de savoir si l'on peut faire une distinction logique entre la réglementation et la prohibition. Il peut se faire que Vos Seigneuries aient à la décider un jour, mais vous ne l'avez pas encore décidée, et je ne considère pas que Vos Seigneuries aient à la décider en cette cause.

Je n'emploierai pas votre temps à vous lire tous les jugements qui ont été rendus par les savants juges des colonies, mais je demanderai à Vos Seigneuries de prendre note de la résultante des décisions des cours coloniales. La première cause qui figure dans mes notes, est celle dont j'ai parlé, et qui a été décidée au Nouveau-Brunswick en 1875, la cause de La reine *vs.* les juges du comté de Kings. La décision dans cette cause a été qu'un acte prohibitif dépassait les attributions d'une législature provinciale, bien que la législature provinciale pût passer un acte à l'effet de réglementer ce trafic ou tout autre commerce pour des fins de police, ce qui était particulièrement du domaine des institutions municipales, et naturellement pour des fins de revenu.

La seconde cause dont j'aie pris note est rapportée dans le premier volume de Cartwright, p. 688. C'est la cause de Slavin.

Sir Robert Collier :—C'est une cause antérieure, n'est-ce pas ?

M. Davey :—Oui, elle a précédé l'autre. Elles ne sont pas toutes rapportées par ordre chronologique, mais suivant un système occulte de distribution de sujets que je n'ai pu sonder. Je vois que l'une est du mois de mars et l'autre d'un mois subséquent, mais toutes deux sont de 1875. Mais non, je vois que j'ai bien cité par ordre chronologique. La première était du mois de février. Celle dont je vais parler est la cause de Slavin *vs.* La municipalité du village d'Orillia. C'est une cause de l'Ontario. Elle est rapportée dans Cartwright, I, p. 688. La note marginale se lit comme suit:

"En vertu du pouvoir exclusif qui lui est donné de faire des lois au sujet des institutions municipales, et des matières d'une nature purement locale et privée dans la province, une législature provinciale peut conférer à des corporations municipales le pouvoir de faire des lois prohibant tout à fait la vente des spiritueux dans des magasins ou lieux autres que des hôtelleries, et limitant le nombre des licences de tavernes, sans que cela soit une atteinte portée à la réglementation du trafic et du commerce, qui est du ressort exclusif du parlement fédéral." Vos Seigneuries voient qu'il ne s'agit pas d'une prohibition absolue, mais d'une prohibition de vendre en dehors de certaines maisons licenciées. C'est à quoi cela se réduit Quelle est la décision. C'est un jugement très long.

Sir Robert Collier :—Cela découle du pouvoir d'accorder des licences. Une licence ne vaudrait rien si chacun pouvait sans licence faire le commerce quand même.

M. Davey :—"A compter de l'adoption de ce règlement, aucune licence de magasin ne sera accordée dans les limites du village d'Orillia," et la vente de vins fermentés dans les magasins et endroits autres que des hôtelleries, devait être tout à fait prohibée. Le règlement prohibait l'émission de licences de magasins. Il décrétait qu'il ne serait pas émis plus de neuf licences de tavernes dans les limites de la municipalité. Aucun individu trouvé coupable d'une violation de la loi des licences dans le cours de l'année ne devait pouvoir obtenir de licence de taverne pour l'année suivante. C'est-à-dire que l'on réglementait l'émission des licences, que l'on défendait qu'une licence fût accordée à quiconque aurait été trouvé coupable d'une violation des lois des licences, et que l'on limitait le nombre des tavernes qui pouvaient être licenciées.

Sir Richard Couch :—Evidemment cela n'était pas pour des fins de revenus.

M. Davey :—Non ; c'était dans l'intérêt de la tempérance. Je remarque que l'hôtel de ville du village d'Orillia portait le nom de *Temperance Hall.* Le jugement a été rendu par le juge en chef Richards, dans la cour du banc de la reine pour l'Ontario. J'ai indiqué à Vos Seigneuries où la cause se trouve rapportée dans Cartwright ; elle est aussi rapportée à la p. 159 du vol. 36 des rapports de la cour du banc de la reine du Haut-Canada. Je n'occuperai pas le temps de Vos Seigneuries à la lecture de ce jugement. Je l'ai lu moi-même avec beaucoup de soin, et je crois en donner la substance lorsque je dis que la cour décidait que la réglementation du trafic des liqueurs par l'imposition des restrictions comprises dans ce règlement, était pour des fins de police, et tombait dans les attributions des législatures provinciales compétentes à réglementer les institutions municipales. Telle est la substance du jugement. Il est long. Je le lirai si Vos Seigneuries le désirent, mais je crois en avoir donné le sens. Je ne crois pas que mon savant ami conteste que tel soit le sens de ce jugement.

Vient ensuite dans mes notes, une cause de 1876, celle de Keefe *vs.* McLennan, de la Nouvelle-Ecosse, décidée en 1876. On la trouvera au second volume de Cartwright, p. 400. Elle est aussi rapportée dans le second volume de Russell et Chesley, p. 5. La note marginale se lit comme suit: "Un statut de la Nouvelle-Ecosse, passé avant la Confédération, imposait des peines contre le débit des spiritueux sans licences, et prescrivait que des licences ne seraient accordées que sur la recommandation du grand jury appuyée par les deux tiers des membres présents, et accompagnée par une requête de la part des deux tiers des contribuables du district de votation dans lequel la taverne devait être établie." C'était encore une espèce d'option locale. Il existait

dans la province, avant la Confédération, des lois différant peu de celle qui vient d'être mentionnée. Décidé que l'acte en question n'était pas *ultrà vires*. Décidé de plus que si les restrictions étaient *ultrà vires*, ce qu'il y avait à faire était de demander un mandamus pour forcer l'émission d'une licence, et que le refus d'accorder des licences ne justifiait pas de vendre sans licence ni n'exemptait des peines imposées par l'acte. Une législature provinciale a le droit de faire des lois à l'effet de réglementer dans les limites de la province la vente de tout article de nature à nuire à la santé, aux mœurs ou au bien-être du peuple, que ce soient des spiritueux, des poisons, ou des provisions malsaines, si cette législation est *bonâ fide* faite dans un but de réglementation, bien que dans une certaine mesure le trafic ou le commerce puisse en souffrir." Tel est le jugement du juge en chef Ritchie.

M. Kerr :—Pas le même ; il s'agit de E. J. Ritchie, neveu du premier. Nous sommes dans la Nouvelle-Ecosse. Le juge en chef Ritchie était du Nouveau-Brunswick.

M. Davey :—Je vais lire une page du jugement. Il est très long et maints auteurs y sont cités. L'opinion émise par la cour est, je crois, résumée dans la note marginale que j'ai lue. " On n'oubliera pas, dit le juge en chef, que la disposition législative n'en est pas une en vertu de laquelle tout commerce de spiritueux est ou peut être empêché. Le seul objet de la législature était indubitablement de favoriser la tempérance, de protéger la santé et les bonnes mœurs du peuple, et de maintenir la paix et le bon ordre, affaires de police qui, sans l'article de l'acte de la confédération donnant au parlement fédéral la réglementation du trafic et du commerce, auraient appartenu sans conteste au domaine de la législation provinciale. L'article de cet acte qui établit les attributions législatives du parlement du Canada, restreint ces attributions aux matières qui ne tombent pas dans la catégorie des sujets exclusivement réservés aux législatures provinciales." Le savant magistrat continue et argumente cette question, puis arrive à cette conclusion : " Il n'y a donc pas à s'étonner que la législature locale désire passer des lois à l'effet de diminuer un mal qui entraîne des conséquences si pernicieuses ; et si elle ne peut le faire parce que ce serait toucher indirectement à l'un des sujets sur lesquels le parlement fédéral a le droit de légiférer, elle doit se trouver également et pour les mêmes raisons, empêchée de faire des règlements pour protéger le public contre les maux résultant de la vente de provisions malsaines, ou de la vente de poisons ; et il me semble qu'on ne peut guère lui contester ce pouvoir ; cependant quel est le mal résultant de ces derniers trafic qui ne soit jeté dans l'ombre par ceux que peuvent entraîner l'usage excessif des spiritueux. Lorsqu'elle défend même la vente des spiritueux aux mineurs et aux personnes reconnues comme ivrognes, et la vente des spiritueux le dimanche, la législation porte également atteinte au trafic, et elle doit alors être considérée comme illégale à moins qu'elle ne soit considérée comme réglementation de police. C'est ainsi et non autrement que je puis regarder la législation en question ; et à mon sens, la législature provinciale a le pouvoir de réglementer dans les limites de la province la vente de tout ce qui peut nuire à la santé, aux mœurs et au bien-être du peuple, que ce soit des spiritueux, des poisons ou des provisions malsaines, si la législation à cet effet est *bonâ fide* faite à cette seule fin, bien que dans une certaine mesure elle atteigne le trafic et le commerce."

Sir Arthur Hobhouse :—Cela me semble aller un peu trop loin. Le juge paraît raisonner comme si la législature provinciale avait le droit de faire des lois pour la paix et le bon ordre.

M. Davey :—S'il s'agit de la paix et du bon ordre de la Confédération, c'est sans doute aller trop loin ; mais qu'il s'agisse de nuisances publiques. Il pourrait y avoir un acte—je ne sais pas s'il en existe ou non—créant un inspecteur des égoûts et des cabinets dans la province. On ne peut guère dire qu'un tel acte ne serait pas de la compétence de la législature provinciale.

Sir Arthur Hobhouse :—Cela pourrait en effet tomber dans la catégorie d'institutions municipales ; ou bien l'on pourrait prescrire que les spiritueux pourraient être vendus dans certaines rues de la ville et non dans d'autres.

M. Davey :—Oui, afin d'empêcher qu'un commerce, qui sans restriction pourrait devenir une nuisance publique, ne soit conduit de façon à constituer une nuisance publique.

Sir Robert Collier :—Ou l'on pourrait statuer sur la vente des viandes malsaines.

Sir Arthur Hobhouse :—Dans le cas d'une ville où il y aurait un quartier de Chinois, on pourrait faire des règlements pour une partie de la ville et d'autres pour une autre partie. La cour paraît ainsi d'avis que si l'objet tombe dans la raison de la paix et du bon ordre, il appartient aux institutions municipales.

M. Davey :—C'est un jugement très éloquent, mais la conclusion à laquelle la cour est arrivée c'est que la matière est une question de réglementation de police d'une nature locale.

Sir Arthur Hobhouse :—Voilà où le raisonnement semble être en faute.

M. Davey :—La cause qui par ordre de date vient ensuite, est une cause de 1880, celle de Blouin *vs.* La corporation de Québec. Elle est rapportée dans Cartwright, vol. II, page 368, et dans le volume 7 des Rapports judiciaires de Québec. La note marginale se lit comme suit : "Les législatures provinciales peuvent faire des règlements raisonnables pour le maintien du bon ordre dans les municipalités qui sont sous leur contrôle, et peuvent à cette fin restreindre la vente des spiritueux. La disposition du statut de Québec, 28 Vic., ch. 74, art. 4, ordonnant que les maisons dans lesquelles se vendent des spiritueux seront fermées le dimanche, et tous les jours depuis 11 heures du soir jusqu'à 5 heures du matin, est de la compétence de la législature provinciale."

Sir Arthur Hobhouse :—De quel tribunal s'agit-il ?

M. Irving :—La cour Supérieure, non pas la cour d'Appel.

Sir Robert Collier :—Y a-t-il eu appel ou non ?

M. Davey :—Non.

Sir Barnes Peacock :—Cette décision est-elle basée sur cet acte ?

M. Davey :—Oui. Comme le savent Vos Seigneuries, les causes rapportées dans Cartwright sont toutes des causes nées de l'acte de Confédération.

Sir Richard Couch :—C'est une collection des causes nées de cet acte ?

M. Davey :—Oui. Je crois qu'elle est faite aux frais du gouvernement.

Sir Barnes Peacock :—C'est une compilation de toutes les décisions basées sur cet acte ?

M. Davey :—Oui. La compilation a, je crois, été faite aux frais du gouvernement. Elle porte le titre de *Cases on the British North America Act, by Cartwright.* Ce livre est en ma possession parce que j'en tiens un exemplaire de la bienveillance du procureur général de l'Ontario lors de son passage ici. Je crois qu'il a été fait sous la direction du gouvernement. Le livre renvoie aussi aux rapports réguliers.

Il y a encore une autre cause jugée par les tribunaux de Québec qui a été portée devant la cour suprême du Canada, mais je crois que cette cour n'a pas rendu de décision. Cette cause n'est pas encore rapportée dans Cartwright ; c'est celle de Poulin *vs* La corporation de Québec, dans le vol. 7 des Rapports judiciaires de Québec, p. 337. Le jugement rendu a été porté à la cour suprême du Canada, et attend aujourd'hui une décision de ce tribunal, de sorte qu'il doit être considéré sauf cet égard. Je lis :

"Considérant que quoique le parlement fédéral, en vertu du pouvoir qui lui a été donné de réglementer le trafic et le commerce, ait seul le droit de prohiber la vente des liqueurs enivrantes, mais cependant que les législatures provinciales peuvent, en vertu du pouvoir qui leur a été donné, pour maintenir le bon ordre dans les municipalités qu'elles sont autorisées à établir, et qui sont sous leur contrôle, faire des règlements de police raisonnables, bien que ces règlements puissent, jusqu'à un certain point, porter atteinte à la vente de liqueurs spiritueuses:

"Et considérant que les dispositions du statut provincial 42-43 Vict., chap. 6, ordonnant de fermer les maisons dans lesquelles il est vendu des liqueurs spiritueuses les dimanches et tous et chacun des jours de la semaine, depuis onze heures du soir jusqu'à cinq heures du matin, sont des règlements de police, du ressort de la législature de la province de Québec ;

"Et voyant que par la section 5 du statut en dernier lieu mentionné les hôteliers et propriétaires de maisons dans lesquelles on loge et reçoit les voyageurs sont jusqu'à un certain point exemptés de l'opération du dit statut, mais que le demandeur,

même de son propre aveu, n'est pas et n'était pas à l'époque où il a été poursuivi et condamné, comme il se plaint d'avoir été, au nombre des personnes ainsi exemptées de l'opération du dit statut.

"Il est en conséquence ordonné et adjugé que le bref de prohibition émané en cette cause soit annulé et cassé, et le dit bref est, par le présent, annulé et cassé, et la pétition et demande du dit Alphonse Poulin est par les présentes renvoyée, le tout avec dépens en faveur des défendeurs."

Ceci était en 1881.

La seule autre décision qui existe a déjà, je crois, été signalée à Vos Seigneuries; c'est celle de La corporation des Trois-Rivières *vs* Sulte. C'est encore une cause de Québec. Elle est rapportée dans Cartwright, vol. 2, p. 240. La décision a été rendue en octobre 1882, par la cour du banc de la reine en appel, c'est-à-dire le plus haut tribunal de la province. La note marginale se lit comme suit: "L'état de choses existant dans les provinces confédérées à l'époque de la confédération, et plus particulièrement l'état de choses reconnu par la loi, ou dans toutes ou presque toutes les provinces, est un guide utile dans l'interprétation du sens attaché par le parlement impérial aux expressions indéfinies employées dans l'acte de la confédération. A l'époque de la confédération, le droit de prohiber la vente des liqueurs enivrantes appartenait aux autorités municipales en vertu des lois en vigueur au sujet des institutions municipales dans la province du Canada et dans la Nouvelle-Ecosse, et conséquemment on doit considérer ce droit comme compris dans la disposition relative aux institutions municipales contenues dans l'article 92, sous-article 8, de l'acte de la confédération. Les législatures provinciales ont le pouvoir, pour les fins des institutions municipales, de passer une loi prohibitive excepté dans certaines conditions. Ce pouvoir n'est pas incompatible avec le droit qu'a le parlement fédéral de passer une loi prohibitive pour toute la Confédération." Ceci est postérieur à la décision de Vos Seigneuries dans la cause de Russell *vs* La reine. Vos Seigneuries voient que le tribunal est allé plus loin qu'il n'y a lieu d'aller dans cette cause, parce qu'il n'est pas nécessaire d'établir, dans la présente cause, qu'une loi prohibitive serait dans les attributions de la législature provinciale. Je ne dis pas qu'elle ne le serait pas, mais je laisse cette question dans le *statu quo*. Vos Seigneuries me permettront peut-être de lire les commentaires faits par le savant juge sur la décision rendue dans la cause de Russell *vs* La reine; non pas que je prétende qu'ils doivent avoir aucun poids s'ils diffèrent de cette décision, mais Vos Seigneuries seront peut être bien aises de connaître comment cette décision a été vue. Après avoir cité la cause précédente il vient à la conclusion suivante:

"Nous jugeons donc que d'après l'interprétation juste du paragraphe 8, l'acte de l'Amérique Britannique du Nord réserve aux législatures locales le droit de passer une loi prohibitive relative aux liqueurs pour des objets d'institutions municipales.

"Nous avons suspendu notre jugement dans la cause pendant une période de temps extraordinairement longue, afin de connaître la décision du Conseil privé dans la cause de *Russell vs. La reine*, dans l'espérance que cette décision poserait avec autorité quelque règle qui nous aiderait à juger la cause actuelle et celle de *Hamilton vs. Le township de Kingsey*. Notre espérance a été jusqu'à un certain point déçue. Leurs Seigneuries sont restées strictement dans les bornes de la question qui leur a été soumise, et elles ont jugé que l'acte de tempérance du Canada de 1878 ne portait pas atteinte aux paragraphes 9, 13 et 16 de la section 92 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, mais que l'acte concerne plutôt les maux publics que les droits civils et traite d'une matière d'une nature générale, et non simplement locale ou privée dans la province. C'est là, nous avons à peine besoin de le dire, un très court résumé du jugement de Leurs Seigneuries, mais leur raisonnement commande l'assentiment général, non-seulement à raison de la source d'où il émane, mais aussi à cause de sa force. Le comité judiciaire établit ensuite que le parlement fédéral peut passer une loi générale pour prohiber les liqueurs. Il a spécialement refusé de poser aucune règle à l'égard des paragraphes autres que ceux qui dépendent de celui dont le juge en chef Ritchie s'est occupé; et en conséquence, il n'a pas prétendu, ni expressément

ni implicitement, que le parlement fédéral seul puisse passer une loi prohibant les liqueurs, ou plutôt une loi concernant les liqueurs, qui soit prohibitive, sauf certaines conditions, comme par exemple une licence destinée à produire un revenu.

"On peut dire, peut-être, que permettre aux législatures locales de s'occuper de la prohibition de la vente des liqueurs lorsque le parlement fédéral a passé une loi générale sur la matière, peut présenter des objections. Dans le cas actuel il n'y a pas d'inconvénient à appréhender, croyons-nous, mais en serait-il même autrement, que nous ne serions pas disposés à donner gain de cause à cette prétention. Le véritable moyen de réprimer les abus de pouvoirs, je n'entends pas l'exercice illégal de pouvoirs, c'est le droit que possède le gouvernement central de désavouer les lois auxquelles on peut faire le reproche ci-dessus. Il se peut que cette intervention paraisse rigoureuse à une certaine classe de personnes, et qu'elle provoque de *graves complications*, comme il a été dit, mais ce n'est guère là une raison pour que les cours étendent leur juridiction, afin de soustraire le gouvernement central à ses responsabilités. Il semble être plus juste de laisser à un corps responsable au peuple le soin d'appliquer le principe d'opportunité, plutôt qu'à un corps comparativement irresponsable comme la cour. Nous sommes, en conséquence, d'avis d'infirmer le jugement dans cette cause, avec dépens."

Sir Robert Collier :—Je comprends que cette loi ne prohibait pas la vente des spiritueux en général, mais la prohibait sans licence.

M. Davey :—Telle était la question soumise à la cour. Voici comment on raisonne : Si la licence n'est que pour des fins de revenus, la province peut augmenter le nombre des licences, et toute personne qui désire en avoir y a droit en payant une certaine somme ; mais restreindre le nombre des licences à accorder et y imposer des conditions onéreuses, ne peut être pour des fins de revenus, parce que cela tend plutôt à diminuer le revenu qu'autrement.

Sir Robert Collier :—Cela exclut, je suppose, certaines personnes, les hôtelleries.

M. Davey:—Je vais expliquer à Vos Seigneuries ce dont il s'agissait. La question était de savoir si la corporation, l'appelante, était autorisée à passer le règlement du 3 avril 1877 en vertu de la législation provinciale, si cette législation était de nature à donner une telle autorisation; et secondement, si la législation locale avait droit de donner pareille autorisation. Le statut sur lequel était basé le règlement est le 38e Victoria, qui décrétait que le Conseil aurait le pouvoir de faire des règlements pour, entre autres choses, déterminer sous quelles restrictions, dans quelles conditions et de quelle manière, le percepteur du revenu de l'intérieur pour le district des Trois-Rivières devrait accorder aux marchands, aux boutiquiers, aux hôteliers et autres des licences pour la vente des spiritueux. D'un autre côté le règlement passé décrétait qu'un droit de $200 devait être payé avant que les autorités municipales accordassent un certificat qui permît à quelqu'un d'obtenir une licence.

Sir Arthur Hobhouse :—Devait-il y avoir un droit prohibitif ?

M. Davey :—Oui.

Sir Arthur Hobhouse :—On prétendait qu'il n'y avait pas bonne foi ?

M. Davey :—Je suppose. La cour (bien qu'on puisse douter qu'il ait été nécessaire de le faire) paraît avoir examiné toutes les causes dont j'ai parlé, et discuté la question générale de savoir si la législature provinciale avait le pouvoir de passer une loi prohibitive dans certaines conditions.

Lord Fitzgerald :—Il n'y avait lieu que d'examiner la dernière proposition.

M. Davey :—Oui, si l'on regarde $200 comme un droit assez considérable pour avoir été imposé pour des fins prohibitives et non des fins fiscales.

Sir Arthur Hobhouse :—S'est-on occupé de la question de délégation des pouvoirs ?

M. Davey:—Non; cette question a été considérée dans une des causes que j'ai mentionnées. Je crois pouvoir dire que Vos Seigneuries reconnaîtront, j'en suis sûr, un certain poids à l'opinion judiciaire des différentes provinces de la Confédération. Mais en dehors des jugements et des décisions que j'ai cités comme autorités à l'appui de ma cause, je demande à profiter des arguments employés dans les jugements des savants juges. Sans dire que quelques-uns d'entre eux n'ont pas peut-être été plus loin qu'il n'y avait lieu d'aller dans les causes qui leur étaient soumises, j'adopte

l'argumentation des savants juges et je soumets à Vos Seigneuries que la décision de la cause de Russell *vs.* la Reine n'a pas établi qu'il était en dehors de la compétence d'une législation provinciale de passer un acte comme celui qui est aujourd'hui soumis à Vos Seigneuries, et que la question étant ouverte et non réglée par la décision antérieure de Vos Seigneuries, il est de la compétence de la législature provinciale de passer un pareil acte.

Milords, la seconde proposition que mon savant ami a discutée contre moi, est qu'en supposant que la législature provinciale ait le pouvoir de passer un acte réglementant le trafic des spiritueux, sans être véritablement un acte de prohibition, quoique portant incidemment et dans une certaine mesure atteinte au trafic et au commerce, le règlement en question est tout de même vicieux, selon eux, parce qu'il n'est pas, si je comprends bien, l'acte de la législature. La législature n'a pas statué, mais a délégué son pouvoir législatif à ce sujet à un autre corps qu'elle a créé à cette fin.

Or, milords, ce raisonnement me paraît basé sur une erreur fondamentale concernant la situation des législatures provinciales. Mes amis se reposent sur une maxime qui est excellente lorsqu'elle est applicable, *delegatus non potest delegare*, c'est à dire un agent chargé par son commettant de faire certaine chose ne peut en confier l'exécution à une autre personne. Sans doute c'est là une saine doctrine en droit, mais quelle application possible peut-on en faire en cette cause ? La législature provinciale n'est pas un agent en aucun sens, ni de la législature impériale, ni de la législature fédérale, ni de Sa Majesté, ni d'aucune autre personne ou corps politique. Son domaine législatif est limité. Elle ne peut faire des lois que sur les sujets auxquels sa juridiction est limitée par le statut impérial. Mais dans les limites de cette juridiction sa législation est souveraine. La législature provinciale dans ces limites est aussi suprême et souveraine que le parlement impérial. Je vais jusque-là. Elle a ce que, dans la cause indienne soumise à Vos Seigneuries, on a appelé puissance pléniaire de législation dans les limites des catégories de sujets établies. Il n'y a pas eu délégation par le parlement impérial ou le parlement fédéral, mais création de législatures pour des fins législatives, et avec des attributions législatives aussi entières, aussi complètes, et aussi suprêmes que celles d'aucune autre législature dans les limites des catégories de sujets définies par l'acte ; et c'est une erreur complète que de parler, excepté comme venant du peuple, des pouvoirs délégués à la législature provinciale. Ces pouvoirs ne sont pas délégués à la législature provinciale dans le sens du mandat d'un commettant qui donne une procuration à un agent ou qui donne à un agent le pouvoir de faire quelque chose en son nom, cas où il est indubitable que l'agent ne peut sans autorisation expresse déléguer ses pouvoirs à un sous-agent. Il n'y a pas d'analogie dans les deux cas. Il ne s'agit pas d'un mandant et de son agent. Mais il s'agit d'une législature créée pour légiférer d'une manière plénière et avec pleins pouvoirs, mais dans les limites des catégories de sujets de son ressort. Je prends l'argumentation de mon ami à sa base, et je dis donc que ses prémisses sont erronées, et je soutiens que, dans la limite des sujets de son ressort, la législature provinciale a droit de légiférer si elle le juge à propos tout comme pourrait faire le parlement impérial.

Sir Barnes Peacock :—Iriez-vous jusqu'à dire que le parlement provincial pourrait abroger l'article 92 ?

M. Davey :—Le statut est impérial.

Sir Barnes Peacock :—Le parlement provincial pourrait-il abroger cet article en ce qui concerne ces matières ?

M. Davey :—C'est un statut impérial. Certainement non.

Sir Barnes Peacock :—Pourrait-il déléguer au Nouveau-Brunswick les pouvoirs que le parlement impérial lui a donnés. Québec pourrait-il, par exemple, donner au Nouveau-Brunswick ses pouvoirs de légiférer ? Le parlement impérial pourrait le faire ?

M. Davey :—Peut-être que non.

Sir Barnes Peacock :—Par conséquent il n'a pas tout à fait le pouvoir du parlement impérial.

M. Davey :—Je parle de légiférer dans les limites de ces classes de sujets.

Sir Barnes Peacock :—Supposons qu'il déclare que le pouvoir de légiférer sur ces sujets sera passé au Nouveau-Brunswick et non à la province de Québec ?

M. Davey :—Je ne suis pas absolument certain qu'il ne pourrait pas le faire.

Sir Barnes Peacock :—Je voulais seulement savoir si votre argument allait jusque-là.

M. Davey :—Je n'ai pas besoin d'aller aussi loin, à moins que vous puissiez, soit dit avec le plus grand respect, démontrer que la création d'une nouvelle législature pour Québec ou l'Ontario dans ce cas entre dans les catégories de sujets déjà mentionnées ; et il n'en est probablement pas ainsi. On pourrait dire cela ne fait pas partie des matières de votre ressort. Mais je puis aussi bien dire tout de suite que nous ne sommes pas sujets à une restriction qui a été suggérée, la seule restriction mentionnée dans la cause de la Reine *vs* Burah, par Lord Selborne, qui en rendant le jugement de Vos Seigneuries, a dit que la législature ne pouvait pas abdiquer ses fonctions dans le sens d'un transport de son pouvoir législatif général à un autre corps. Or il se fait justement que la législature de l'Ontario pourrait même aller jusque-là, parce que le premier paragraphe même de l'article 92 se rapporte à sa modification de la constitution. Le premier paragraphe de l'article 92.

Sir Richard Couch :—La modification de la constitution de la province, excepté en ce qui regarde la charge de lieutenant-gouverneur.

M. Davey :—La législature provinciale pourrait faire ce que Lord Selborne a justement déclaré impossible pour la législature indienne, c'est-à-dire abdiquer ses fonctions législatives en faveur d'un autre corps ; et de fait, l'une des provinces a aboli sa chambre des lords, a aboli son conseil législatif, et n'a maintenant plus qu'une Chambre.

Sir Arthur Hobhouse :—La législature indienne ne saurait toucher les actes du conseil.

M. Davey :—C'est-à dire qu'elle ne pourrait toucher à sa constitution.

Sir Arthur Hobhouse :—Dans les limites de sa propre législation.

M. Davey :—Mais sa propre réforme—peut être que le mot réforme a de l'ambiguité—mais la modification de sa propre constitution, est un des sujets sur lesquels elle peut légiférer. Elle pourrait par exemple modifier le droit électoral. Je ne sais pas à quoi est limité ce droit dans l'Ontario, probablement à la condition de tenir feu et lieu. On peut en faire le suffrage universel. On peut changer le nombre des membres de la législature, on peut abolir une des chambres. On pourrait changer entièrement la constitution de la législature ; je ne vois pas même pourquoi on ne pourrait pas abolir tout à fait la législature, et comme quelqu'un l'a suggéré, confier tout le pouvoir législatif de ce corps à un conseil nommé par le lieutenant-gouverneur ou par la couronne. Il n'y a rien au monde qui s'y oppose. De façon que nous ne sommes pas soumis à la restriction mentionnée dans la cause indienne, empêchant la législature de l'Inde de déléguer son pouvoir législatif général à un autre corps. Si cette cause est lue attentivement, je crois qu'on remarquera que la seule restriction que Lord Selborne avait dans l'esprit, n'était pas celle qui aurait empêché la législature de déléguer à un corps, créé par l'acte ou non, le pouvoir de passer des règlements ayant force de loi relativement à certains sujets ; il n'a jamais laissé entendre que cela ne serait pas de la compétence de la législature, mais ce dont il a parlé, c'est une abdication du pouvoir général de légiférer.

Sir Arthur Hobhouse :—Tentative de transférer la question en dehors du pouvoir de la législature constituée par le parlement. Celui-ci doit rester investi de ses responsabilités et de son autorité.

Lord Fitzgerald :—N'allez-vous pas plus loin qu'il n'est nécessaire ?

M. Davey :—Je me suis laissé entraîner par l'invitation de sir Barnes Peacock.

Lord Fitzgerald :—Si je vous comprends bien, vous prétendez que la question est de la compétence législative garantie à la législature provinciale par l'article 92 ;. et que dans les limites de cette question et celles de la province, la législation est suprême

M. Davey :—Oui.

Sir Barnes Peacock ;--Si la législature peut conférer ces pouvoirs à des commissaires, ne pourrait-elle pas les conférer à la législature du Nouveau-Brunswick?

M. Davey :—Peut-être. Je crois cependant que le lieutenant-gouverneur opposerait probablement son *veto* à l'acte. C'est plus que probable.

Sir Robert Collier :—Cela relève des institutions municipales et n'est pas d'une " nature locale dans la province."

M. Davey:—Il est possible que la législature pourrait passer un acte assez grotesque pour prescrire que les règlements passés par la législature du Nouveau-Brunswick relativement aux licences seraient adoptés et deviendraient les règlements de la province. Cela est possible ; je ne vois pas pourquoi la législature n'aurait pas ce pouvoir.

Sir Barnes Peacock :—Si elle peut faire les mêmes règlements, elle peut les faire par voie de renvoi. C'est une autre question. Ce serait les faire elle même.

Lord Fitzgerald :—Ce serait adopter les règlements.

M. Davey :—Le passage qu'a cité mon savant ami dans la cause de la Reine *vs* Burah est à la page 905 du 3e volume des causes en appel: " Leurs Seigneuries s'accordent à dire que le gouverneur général en conseil ne pourrait pas, en aucune manière, créer dans l'Inde et investir d'autorité législative générale, un nouveau corps législatif non créé ou autorisé par acte du conseil.

Sir Robert Collier :—Autorité législative générale ?

M. Davey :—Oui. En d'autres termes le corps législatif ne pourrait pas modifier sa propre constitution ; il ne pourrait pas s'abolir. Voilà ce que comprends.

Sir Barnes Peacock :—Quelle est la législature qui a aboli son conseil législatif ?

M. Davey :—Celle du Manitoba.

Sir Barnes Peacock :—Elle n'a qu'une chambre?

M. Irving :—Par sa constitution, qui a été accordée vers 1872 ou 1873, la province avait deux chambres ; mais en 1876 ou 1877 elle a aboli le conseil législatif.

Sir Barnes Peacock :—Comment le Manitoba est-il venu là ?

M. Davey :—L'acte de la Confédération autorise l'accession de nouvelles provinces.

Sir Barnes Peacock ·—Le Manitoba était comme Québec—Québec diffère de l'Ontario sous ce rapport ;—il avait un conseil législatif et une chambre législative Je ne savais pas si Québec s'était défait de son conseil législatif.

M. Irving :—Non.

M. Kerr :—Tout cela vient réellement d'un acte fédéral. Mon savant ami se rappelle que cela dépend tout-à-fait des conditions auxquelles es provinces sont admises, comme Votre Seigneurie verra par l'article 146. l

M. Davey :—Quoi qu'il en soit cela n'est pas nécessaire à mon argumentation.

Sir Barnes Peacock :—Seulement vous avez dit que la province avait modifié sa constitution.

M. Davey :—C'est ce qu'on m'a dit.

M. Irving :—Et c'est ce qui est arrivé.

Sir Barnes Peacock :—Je voulais savoir s'il en avait été ainsi de Québec.

M. Davey :—Non. La nouvelle province du Manitoba n'est pas une des provinces primitives. Tout ce dont j'ai besoin pour établir ma proposition, c'est que dans la limite des sujets sur lesquels la législature provinciale peut faire des lois, son pouvoir législatif est suprême et sans restriction ; et si, comme il est admis, le parlement impérial en légiférant sur cette classe de sujets, pourrait faire un acte comme celui qui est en question dans cette cause, c'est-à-dire donnant à des commissaires dans laquelle la législature a confiance le soin de faire des règlements dans les limites de certains sujets définis, rien ne s'oppose à pareille législation. Et ce n'est pas à la vérité une délégation de pouvoirs. La législature dit : Il y a des règlements à faire à différentes fins. Il peut être nécessaire que ces règlements soient variés suivant les circonstances de temps et de lieu. Nous allons définir avec soin le but à atteindre à l'aide de ces règlements. Lorsqu'il sera nécessaire nous définirons les limites dans lesquelles les règlements devront être faits, comme par exemple celles des peines à imposer, et le reste. Mais nous allons laisser aux corps locaux auxquels

nous avons confé le soin d'exécuter le présent acte, celui de faire les règlements nécessaires. Ce n'est pas là à proprement parler une délégation de pouvoirs, et je voudrais demander à mes amis jusqu'où ils poussent leur argument ? Je n'étais pas ici lorsque mon ami a commencé sa cause, et je ne sais pas si son attention a été attirée sur l'article de l'acte qui suit immédiatement l'article 92 et qui confie l'éducation aux législatures provinciales. L'article 93 dit qu'elles pourront décréter des lois relatives à l'éducation. Mon savant ami prétend-il qu'avec cette autorité la législature ne pourrait pas créer par exemple des conseils d'éducation qu'elle chargerait du soin de conduire les écoles, et ne pourrait pas leur donner le pouvoir de faire des règlements raisonnables pour l'administration des écoles sous leur contrôle ? Je ne saurais concevoir rien de plus malcommode assurément, que si les règlements pour la présence des enfants, pour les contributions à payer, et pour la nomination des maîtres et maîtresses, etc., avaient en chaque cas à être faits par la législature.

Sir Barnes Peacock :—Pourrait-elle passer une loi rendant passible des travaux forcés un maître d'école qui commettrait une infraction à ces règlements ?

M. Davey :—Il est probable que oui. Je ne vois pas pourquoi il en serait autrement. L'acte impérial part du principe que la législature provinciale peut être investie du droit d'administrer les affaires de la province. C'est là le point de départ. L'acte doit naturellement recevoir la sanction du représentant de la reine. Je simplifie mon argument au sujet de l'éducation, et j'ose soumettre à Vos Seigneuries l'opinion que non-seulement il ne peut y avoir d'objection à pareille législation, mais que ce n'est pas là une délégation de pouvoirs législatifs. Si le corps auquel est confé le soin de faire ces règlements, adopte des règlements impropres, des règlements qui n'obtiennent pas l'approbation générale du pays, il est en tout temps du pouvoir de la législature de retirer ces attributions, de révoquer ces règlements, de les altérer ou les restreindre selon son bon plaisir. La législature retient sa juridiction absolue sur les règles et règlements, même lorsqu'ils sont faits par un corps créé à cette fin.

Sir Barnes Peacock :—Supposant que l'Assemblée législative aurait été dissoute le lendemain du jour où elle a passé cet acte, elle n'aurait pas pu passer ces règlements elle même, étant dissoute; mais les commissaires peuvent marcher et faire leurs règlements ; et il n'y a pas de parlement pour les révoquer.

M. Davey :—Je suppose que le parlement existe toujours. Quand un parlement est dissout, les brefs émanent pour l'élection d'un nouveau parlement.

Sir Barnes Peacock :—Le parlement peut exister quatre ans, et le lieutenant-gouverneur a le pouvoir de le dissoudre en aucun temps dans le cours de cette période.

M. Davey :—Je suppose qu'il doit en convoquer un nouveau. C'est un détail de la constitution.

Sir Barnes Peacock :—Si le parlement donne ces pouvoirs aux commissaires, alors ceux-ci peuvent faire des règlements après que le parlement a été dissout.

M. Davey :—Sans aucun doute.

Sir Barnes Peacock :—C'est un pouvoir qui continue, et qui ne continuerait pas dans le parlement lui-même.

M. Davey :—Assurément, il y a là erreur. Le parlement est un corps dont l'existence continue sauf l'élection d'un nouveau parlement.

Sir Barnes Peacock :—Pas tant que le nouveau parlement se sera assemblé.

Sir Robert Collier :—On ne peut guère supposer qu'un conseil d'écoles doive être dissout par la dissolution du parlement.

Sir Barnes Peacock :—Mais lorsque la législature qui a donné ce droit aux commissaires est dissoute, elle ne peut le révoquer.

M. Davey :—Non pas cette législature même, mais la législature de la province le peut.

Sir Barnes Peacock :—Mais les commissaires auraient le pouvoir de continuer à faire des lois.

M. Davey :—La même observation s'applique exactement à un statut impérial. Je suis fâché de dire que le parlement impérial est dissout de temps à autre.

Sir Barnes Peacock :—Je ne parle que de transférer un pouvoir à un corps qui continue à exister après que le corps commettant a été dissout.

M. Davey :—Si Votre Seigneurie me pardonne, je dirai que la même observation s'applique exactement à la Chambre des Communes. La Chambre des Communes est à certaines époques dissoute et il en est élu une nouvelle, et durant l'intervalle qui sépare la dissolution d'un parlement et l'élection d'un parlement nouveau, peut-il être dit que le peuple aille à la débandade parce qu'il n'y a pas de parlement ?

Sir Barnes Peacock :—Je ne parle que de donner le pouvoir de législation. Le parlement a sans doute le droit de donner ce pouvoir de législation aux législatures provinciales, qui peuvent continuer après que le parlement est dissout. Mais ce parlement était le parlement impérial. Un parlement provincial créé par cet acte, pourrait-il faire la même chose ? Je ne décide pas la question.

M. Davey :—Non, milord. Je comprends. Je suis bien aise que Votre Seigneurie me signale une difficulté ; mais je dois franchement et candidement avouer que je n'en vois pas en ce cas. On pourrait dire, par exemple, que le parlement, en donnant pouvoir aux juges de faire des règles et règlements, délègue ses fonctions et perd ses pouvoirs relativement aux affaires du pays, créant un *imperium in imperio ;* mais la réponse à ceci, c'est que si vous n'aimez pas les règles des juges, indépendamment de la nécessité de les soumettre au parlement, tout à fait indépendamment de cela, le parlement peut à toute époque passer un acte révoquant ce qui est fait par tout corps investi du pouvoir de faire des règlements.

Il y a toujours une période pendant laquelle le parlement est prorogé ou peut être dissout. Naturellement, on peut dire, et j'ai entendu beaucoup de gens dire, que pendant la prorogation du parlement, l'exécutif a congé, et peut, pendant la vacance, faire diverses choses sans le contrôle du parlement. Ainsi peut-il faire, mais personne, je suppose, ne dira que cela altère le moins du monde la grande proposition générale qu'en ce pays l'exécutif est absolument sous le contrôle du parlement, parce qu'il y aurait un certain temps pendant lequel le parlement ne siège pas, soit à raison de ce qu'il se trouve prorogé, soit parce qu'il est dissout, et qu'il n'y en a pas un autre d'élu. Naturellement encore, pendant ce temps le contrôle de la législature ne peut être exercé, mais il existe. L'exercice en est différé jusqu'à ce que le parlement s'assemble de nouveau, ou jusqu'à ce qu'un nouveau parlement soit élu, mais il existe. Ce n'est que l'exercice de ce contrôle qui est différé. En sorte que, j'oserai le soumettre, ce n'est pas un adieu aux fonctions législatives, parce que la législature retient son contrôle absolu sur la matière, et qu'elle peut en aucun temps, si l'on fait des règlements qui ne soient pas agréables, intervenir et abolir ces règlements ou les modifier en aucune manière qu'elle le juge à propos ; et, par conséquent, ce n'est pas du tout une délégation de fonctions. Nous en avons de nombreux exemples, et je n'ai pas besoin d'ennuyer Vos Seigneuries en les épuisant. Dans la cause de la Reine *vs* Burah, je remarque que sir James Stephen a cité de nombreux exemples de délégation ; c'est pour nous, et particulièrement pour les avocats en ce pays, un mode de législation très familier que de constituer un corps. Mais ma proposition est celle-ci, que dans l'étendue de sa juridiction c'est une législation suprême avec plein pouvoir, et ce n'est pas une extinction de ses fonctions que de constituer un corps dans lequel elle a confiance, ou d'autoriser un corps existant à passer des règlements quant aux détails, dans le but de les mettre à effet d'une manière plus commode, d'une manière mieux adaptée aux circonstances et aux besoins divers de l'époque et du lieu. Je dis qu'en cela il n'y a pas d'infraction au pouvoir législatif de la législature provinciale.

Sir Barnes Peacock :—Une autre difficulté qui se présente à mon esprit est celle-ci, que ces résolutions ou lois, ou quel que soit le nom dont on les appelle, n'auraient pas besoin de la sanction du lieutenant-gouverneur, tandis que si elles étaient adoptées par l'Assemblée législative, il leur faudrait cette sanction qui est l'une des choses que, dans l'un des cas rapportés dans Cartwright, 2, le juge en chef dit, je crois, être un contrôle sur la législation. Pour lors, l'Assemblée législative aurait un contrôle sur la législation, parce qu'elle doit avoir la sanction du lieutenant-gouverneur. Mais ces commissaires n'auraient pas de contrôle sur cette législation, ni sur ces résolu-

tions, parce qu'elles s'effectueraient sans la sanction du lieutenant-gouverneur. C'est une difficulté qui se présente à mon esprit.

M. Davey :—Je réponds à cela précisément de la même manière, à savoir, que lorsqu'il a sanctionné l'acte par lequel ces commissaires ont été autorisés à faire des règlements, le lieutenant-gouverneur a sanctionné les règlements qu'ils pourraient passer, et c'est justement comme si la loi disait : "Ce sera une contravention à la loi de la province que de commettre une infraction aux règlements à être faits par les commissaires." Le lieutenant-gouverneur a sanctionné cela, et il a implicitement approuvé que l'infraction à ces règlements fût traitée comme une contravention à la loi de la province, absolument comme lorsqu'en sanctionnant l'acte du parlement par lequel les juges ont été autorisés à rédiger des règles de procédure, Sa Majesté a consenti à ce que ces règles de procédure, une fois rédigées par les juges, fissent partie de la loi du pays. On me dira que la constitution de ce pays veut que tout acte soit sanctionné par Sa Majesté, et il n'y a pas de doute là-dessus ; mais on peut dire aussi que les règlements passés par le bureau des écoles ou par tous autres corps en vertu de pouvoirs établis par la loi—les statuts ou règles, ou quels qu'ils soient, en vertu des pouvoirs établis par la loi—n'ont pas été sanctionnés par la Reine, et, par conséquent, n'ont pas force de loi d'après la constitution du pays. Ma réponse est que lorsque Sa Majesté sanctionne une loi autorisant un corps à passer des règlements pour mettre à exécution la législation générale, la couronne les autorise et donne sa sanction à la législation de telle manière que ces règlements auront force de loi, ou que toute infraction aux règlements à être passés par le corps, sera une contravention à la loi et sera punissable en conséquence.

Sir Barnes Peacock :—Je ne parle pas tant de la réglementation des auberges que de l'infliction de la peine des travaux forcés dans le cas d'une violation des règlements. Telle est la loi qui, je crois, aurait besoin de la sanction du lieutenant-gouverneur.

M. Davey :—En principe, je ne vois pas où est la distinction. La substance de la loi est celle-ci :—Les commissaires des licences, ou les commissaires de police, ou le conseil de ville, sont autorisés à passer des règlements sur certains sujets déterminés et dans certaines bornes, et ils sont autorisés à fixer certaines amendes dans le cas de contravention à ces règlements. L'acte du parlement qui a reçu la sanction du gouvernement, dit ceci :—"Toute infraction aux règlements passés par les commissaires constituera une contravention à la loi, et sera punissable par une amende, ou, si l'amende ne peut être recouvrée, par l'emprisonnement pour telle période n'excédant pas celle qu'en premier lieu les commissaires fixeront, et en second lieu—sans dépasser le maximum—celle que le magistrat jugera à propos d'infliger ;" et l'acte limite aussi le pouvoir qu'ont les commissaires de fixer l'amende.

Sir Barnes Peacock :—Ce serait sanctionner la peine des travaux forcés pour une violation de règlements, sans appliquer son esprit à la question de ce qu'étaient ces règlements, parce qu'il ne saurait pas ce que seraient les règlements. Ce serait absolument comme si l'on disait, à l'égard d'un acte, qu'à l'avenir le consentement du lieutenant-gouverneur ne devrait pas être nécessaire.

M. Davey :—Je ne saisis réellement pas la question.

Sir Barnes Peacock :—Pouvait-il sanctionner la peine des travaux forcés pour une violation des règlements qu'il n'avait jamais vus ? Pouvait-il y appliquer son esprit ?

M. Davey :—Je ne vois pas pourquoi non. Ce à quoi il a appliqué son esprit, c'est la constitution d'un corps ayant qualité pour faire des règlements de police. Il a appliqué son esprit, s'il était nécessaire qu'il le fît, à la question d'un corps ayant qualité pour passer des règlements convenables, et il a décidé, dans sa sagesse et sa discrétion, que toute infraction à ces règlements passés par le corps qu'il a choisi, et faits, naturellement, sans dépasser les bornes définies par l'acte autorisant ce corps, sera une contravention, et sera punissable par un certain châtiment. C'est ce à quoi il a appliqué son esprit, et cela me paraît avec grand respect, un genre de législation très sensé, et, dans le fait, la seule manière dont on puisse légiférer pour une variété de sujets différents. Je ne connais pas beaucoup la loi criminelle, mais je crois que

les statuts décrètent souvent qu'une contravention particulière pourra être punie par aucun nombre de mois d'emprisonnement n'excédant pas, disons, six mois. C'est une forme de législation très commune que de laisser la punition particulière à la discrétion du magistrat ou du juge devant lequel se fait le procès. On pourrait tout aussi bien dire que parce que l'application de la peine, dans les bornes de la punition particulière d'une certaine contravention, est laissée à la discrétion du magistrat, le châtiment est infligé sans que le parlement y ait appliqué son esprit.

Sir Barnes Peacock :—Il pouvait appliquer son esprit à la question de savoir si le maximum était excessif.

M. Davey :—Ainsi qu'il l'a fait ici ?

Sir Barnes Peacock :—Il ne sait pas ce qu'est le règlement.

M. Davey :—Je demande pardon à Votre Seigneurie ; c'est ainsi.

Sir Barnes Peacock : Sur le maximum de la punition ou sur la punition pour avoir violé le règlement fait?

M. Davey :—J'ose dire que cela est un détail que la législature est parfaitement compétente à laisser à l'opération des règlements.

Lord Fitzgerald :—Siégeant dans une cour de la couronne, j'ai souvent eu à exercer ma discrétion entre un emprisonnement d'un jour et les travaux forcés pour la vie ; c'était absolument à la discrétion du juge, et cette discrétion m'avait été laissée par la législature.

M. Davey :—Oui ; et probablement la punition était imposée dans ces bornes du statut pour une certaine catégorie de contraventions ; et l'on pourrait tout aussi bien dire que le parlement n'avait pas appliqué son esprit à la punition voulue pour la contravention particulière commise, ainsi qu'il ne l'avait naturellement pas fait.

Je le dis très respectueusement, milords, lorsqu'une fois vous arrivez à cette proposition—indubitable selon moi—que la législature provinciale n'exerce pas des pouvoirs délégatoires, mais exerce des pouvoirs suprêmes de législation, la manière dont elle légifère sur des sujets particuliers échappe aux subtilités forcées et aux objections. Supposant même qu'il y eût une délégation de pouvoirs plus étendue que dans le cas actuel, ce ne serait pas une objection valide contre la législation de la province, pourvu que cette législation s'appliquât aux classes de sujets embrassées par la délégation faite à la législation—pas plus que s'il s'agissait du gouvernement impérial. Tel est mon argument ; naturellement, il est possible de supposer des cas et de demander si l'un va aussi loin que celui-ci, celui-là ou l'autre. Personnellement, je ne reculerais pas devant l'admission que la législature provinciale peut faire ce qu'il lui plaît à l'égard des classes de sujets, absolument comme le parlement impérial le peut, bien que, généralement, l'on compte—à tort quelquefois—que le parlement impérial ne s'égarera pas. Je soumets donc à Vos Seigneuries qu'à tout événement l'acte en question, c'est-à dire l'Acte des Licences, 1877, ne saurait être attaqué à raison de ce qu'il contiendrait une délégation de pouvoirs, et il n'importe pas peu de remarquer que l'acte qui était en vigueur à l'époque de la confédération était une loi exactement de même nature. Il est vrai que le corps particulier qui a exercé le pouvoir en question dans ce cas-ci, et que l'on appelle "commissaires des licences," s'appelait alors "commissaires de police" ; mais le pouvoir à eux confié, bien que différent dans les détails, était précisément le même en principe.

Puis, milords, disent mes savants amis : en supposant que votre acte soit valide, votre résolution est *ultrà vires" ;* et le premier motif pour lequel ils prétendent qu'elle est *ultrà vires* est en vérité très étrange : c'est que, disent-ils, cette résolution touche aux salles de billards.

Sir Robert Collier :—N'y a-t-il pas une autre question avant cela (je ne veux pas interrompre l'ordre de votre argumentation), savoir : si le parlement provincial était compétent à adopter une loi infligeant les travaux forcés.

M. Davey ;—J'en viendrai à cela plus tard, milord.

Sir Robert Collier :—Traitez cela quand vous voudrez.

M. Davey ;—Ils posent la chose de deux manières ; d'abord, que la législation provinciale elle-même ne pouvait pas imposer les travaux forcés.

Sir Robert Collier :—Si elle-même le pouvait, pour ma part je n'éprouverais pas d'embarras quant au pouvoir de délégation. La principale question me semble être de savoir si elle-même était autorisée. Traitez cela quand il vous conviendra.

Sir Arthur Hobhouse :—Il y a un autre point capital se rattachant à cette partie du sujet, et se rattachant de fait aux deux points que vous avez traités ; c'est, si la législature provinciale a le pouvoir d'adopter un acte de ce genre et de se servir de cet intermédiaire pour le mettre à effet au moyen de règlements—de savoir si ce ne doit pas être un acte de la classe 8, " institutions municipales." Or, au fait, l'intermédiaire employé ici ne représente pas les commissaires des licences ou corps fiscal, et l'institution municipale du lieu est laissée de côté.

M. Davey :—Ce n'est qu'une institution municipale additionnelle.

Sir Arthur Hobhouse :—Cela porte un peu sur les deux parties de l'argument : la question de savoir si c'est une institution municipale, et si cette constitution est, en vertu du chapitre 8, l'intermédiaire à être employé pour passer des résolutions de ce genre ?

M. Davey :—Sur ce point, je dirai que si l'on envisage la loi telle qu'elle était à l'époque de la confédération, les commissaires de police comme les commissaires de licences qui les ont remplacés, mais qui sont à très peu de choses près, le même corps sous un autre nom, sont des institutions municipales. On peut diviser les fonctions municipales. Par exemple, je puis expliquer ce que je veux dire en référant à l'acte qui était en vigueur lorsque l'Acte de la Confédération a été adopté,—lequel, ainsi que Votre Seigneurie le savez, était un acte de 1866, et était intitulé " Acte concernant les institutions municipales du Haut-Canada." Il se trouve à la page 30 de ce livre. C'est l'acte municipal qui était en vigueur à l'époque de la confédération. Je ne fais pas fonds sur lui pour plus qu'il ne vaut, mais Vos Seigneuries remarquerez que c'est un " Acte concernant les institutions municipales du Haut Canada," et la section 246 de cet acte autorise le conseil de tout comté, township, cité, ville, et village érigé en corporation à passer des règlements pour certaines fins qui ne comprennent pas celles-ci.

Sir Richard Couch :—C'est la même que la section 454 des statuts revisés.

M. Davey :—Ils peuvent passer certains règlements pour certaines fins qui ne sont pas toutes mentionnées, mais qui n'ont rien à faire avec ceci. Il n'y est pas question de licences ; il s'agit du conseil de tout comté, township, cité, ville et village érigé en corporation ; et c'est la section 249 qui a trait aux licences. Le pouvoir d'accorder des licences a donc été conféré au conseil de tout township, ville et village érigé en corporation, et aux commissaires de police dans les cités, lesquels sont également regardés, ainsi qu'ils le sont de fait, comme institutions municipales.

Sir Richard Couch :—Mais par l'acte actuel des licences c'est une municipalité différente, parce que c'est dans chaque cité, comté, union de comtés ou district électoral ; et puis, dans le paragraphe 1 de la section 4 on en parle comme d'une municipalité.

M. Davey :—Oui.

Sir Richard Couch :—C'est une autre municipalité.

M. Davey :—J'infère du langage de ces statuts canadiens que chaque portion du pays fait partie de quelque municipalité ou d'une autre.

Sir Richard Cough :—Soit d'un comté, soit d'un district électoral, union de comtés ou district électoral. C'est à la page 52.

M. Davey :—Ce que je veux signaler dans le statut de 1866, c'est que ce statut qui concerne les institutions municipales, traite les commissaires de police dans les cités de la même manière que le conseil et autres municipalités, et leur confère respectivement le droit d'accorder des licences. C'est tout simplement une division—donnant aux commissaires de police le droit d'accorder des licences, au lieu de le donner au conseil—des fonctions municipales que la loi partage entre deux corps en disant que des fonctions particulières seront exercées par le conseil, et que d'autres le seront par les commissaires de police. Et puis ce statut a été modifié en 1877, ainsi que Vos Seigneuries le savez.

Sir Arthur Hobhouse :—Je suppose que l'acte de 1866 a été abrogé ?

M. Davey :—Il ne l'a été qu'en 1877 par les statuts revisés de cette année-là.

M. Kerr :—Il a été abrogé par l'acte 32 Victoria. C'est brièvement dit là, mais la partie relative à l'abrogation ne se trouve pas dans le livre.

Sir Barnes Peacock :—C'était un acte du Canada avant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ?

M. Davey :—Oui, c'était un acte du Canada.

Sir Barnes Peacock :—Du Canada comprenant les deux provinces d'Ontario et de Québec ?

M. Davey :—Oui. Il paraît y avoir eu, en 1868-69, un acte concernant les licences d'auberges et de magasins.

Sir Barnes Peacock :—Cet acte a été subséquemment abrogé en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. Davey :—" Les sections 249 à 263 et les sections 265, 266 et 267 de l'acte de 1866, et aussi un acte subséquent, en tant qu'incompatibles avec le présent acte, et toutes autres parties de l'acte qui pourront être incompatibles avec le présent acte, sont toutes et chacune d'entre elles par le présent abrogées."

Sir Arthur Hobhouse :—Manière fort embrouillante d'abroger ; il faut lire soigneusement les deux actes.

M. Davey :—Ils le rétablissent en substance. La section 6 dit :—" Le conseil de tout township, ville ou village érigé en corporation, et les commissaires de police dans les cités, pourront passer des règlements et accorder des certificats à l'effet d'obtenir des licences d'auberges."

M. Kerr :—Il n'y a de commissaires de police que dans les cités.

M. Davey :—" Et les commissaires de police dans les cités pourront respectivement passer des règlements pour accorder des certificats à l'effet d'obtenir des licences d'auberge," et ainsi de suite—limitant le nombre des licences d'auberges et de magasins, réglementant les maisons ou lieux à être munis de licences, défendant la vente, excepté en détail, dans les auberges, et prohibant tout à fait la vente dans les magasins et lieux autres que des maisons d'entretien public. C'est là l'acte de 1869. Celui-là regarde encore les commissaires de police comme le corps municipal autorisé à agir. Puis nous arrivons aux lois de licence actuelles.

Sir Arthur Hobhouse :—Je trouve à la page 49 de ce volume—1875-76—un acte intermédiaire qui dit :—" Tous les pouvoirs conférés et les devoirs imposés aux commissaires de police et aux conseils municipaux en vertu du dit acte "—c'est-à-dire, l'Acte des Licences—" appartiendront exclusivement, à l'avenir, à un bureau de commissaires des licences, et seront reçus et accomplis par ce bureau."

Sir Richard Couch :—Voilà qui met en scène les commissaires des licences.

M. Kerr :—C'est un acte en vertu duquel le bureau a d'abord été formé.

Sir Arthur Hobhouse :—Ce pouvoir est-il conservé ?

M. Davey :—Il est conservé par les statuts revisés, qui décrètent les mêmes choses dans un langage un peu différent. On lit à la page 52 : " Il y aura un bureau de commissaires des licences, lequel se composera de trois personnes à être nommées, au besoin, par le lieutenant-gouverneur, pour chaque cité, comté, union de comtés ou district électoral, selon que le lieutenant-gouverneur le jugera à propos ; et deux de ces commissaires constitueront un quorum.

Sir Arthur Hobhouse :—Votre argument est que ce n'en est pas moins une institution municipale, parce que le pouvoir est exercé par le conseil municipal du lieu ?

M. Davey :—Oui.

Sir Arthur Hobhouse :—Cela est strictement local. Le bureau des commissaires des licences semble être un corps local nommé pour chaque cité, comté, union de comtés ou district électoral.

M. Davey :—Oui. Nous avons affaire à une loi concernant une cité, la cité de Toronto. Tout comme nous pourrions dire qu'un comité de sépulture ou un conseil de salubrité en Angleterre serait une institution municipale, bien que ses pouvoirs fussent exercés par un conseil nommé ou élu *ad hoc*, au lieu de l'être par le conseil général de la corporation ou municipalité. C'est une institution municipale, c'est-à-

dire une institution en vue du gouvernement municipal, distinguée du gouvernement provincial ou impérial.

Sir Arthur Hobhouse :—Si ce pouvoir avait été donné à un corps central siégeant dans quelque chambre de Sommerset canadienne, on ne pourrait guère dire que c'eût été une institution municipale.

M. Davey :—Non. Je dirais que c'eût été une institution provinciale.

Sir Arthur Hobhouse ;—Mais comme c'est un corps local.....

M. Davey :—Mais comme c'est un corps local, ma prétention est que c'est une institution municipale, c'est-à-dire une institution qui exerce les pouvoirs du gouvernement local. C'est une phrase qui nous est familière; c'est un gouvernement local dans les limites d'un territoire moindre que tout le pays ou toute la province.

Sir Barnes Peacock :—Quel pouvoir cet acte a-t-il conféré—l'acte 39 Victoria dit : "Considérant qu'il est à propos de modifier l'acte adopté dans la trente septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : 'Acte à l'effet de modifier et refondre la loi réglementant la vente des boissons fermentées et les liqueurs spiritueuses.'"

M. Davey :—Cet acte n'est pas imprimé, parce qu'il se trouve dans les statuts revisés. Il a été pratiquement reproduit dans les statuts revisés.

Sir Barnes Peacock :—Non, les statuts revisés ne donnent pas le même pouvoir; la section 70 ne confère pas le même pouvoir.

M. Davey :—Ne confère pas le même pouvoir quant à quoi?

Sir Barnes Peacock ;—Il ne confère pas aux commissaires le même pouvoir qu'avait le corps municipal. Il leur donne le droit de passer des règlements, mais ces règlements doivent être mis en vigueur par les lois du corps municipal.

M. Davey :—Mon ami a mal compris l'acte, je pense.

Sir Barnes Peacock :—L'acte 39 Victoria se rapporte à un acte à l'effet de modifier et refondre les lois réglant la vente des liqueurs fermentées et spiritueuses.

M. Davey :—C'est l'acte de 1874. Je n'ai pas fatigué Vos Seigneuries avec ces actes plus anciens, mais je puis les parcourir si on le désire. Je les ai dans mes notes.

Sir Barnes Peacock :—Je voulais voir si cet acte donnait le pouvoir d'infliger les travaux forcés pour quinze jours et une certaine amende déterminée.

M. Davey :—Je vais vous le faire parcourir si vous le voulez. Si Vos Seigneuries voulez bien regarder à la page 46, vous y trouverez un acte à l'effet de modifier la loi réglant la vente des boissons fermentées et liqueurs spiritueuses. Si Vos Seigneuries me le permettez, cet acte faisait un devoir au conseil du township, de la ville, ou du village érigé en corporation, ainsi qu'aux commissaires de police dans les cités, de passer des règlements pour, entre autres choses, 1° "définir les conditions et qualités voulues pour l'obtention de certificats; 6° réglementer les auberges et magasins à être pourvus de licences." Puis vient la section 18 : "Dans tous les endroits où des liqueurs enivrantes seront ou pourront être vendues en gros ou en détail, aucune vente ni autre disposition des dites liqueurs ne pourra y être faite ni sur les lieux, ni en dehors ni de la part de l'établissement, à aucune personne ou personnes quelconques, depuis et après sept heures du soir le samedi, jusqu'à six heures du matin le lundi suivant, ni durant tout autre temps, les dits jours, et toutes heures ou autres jours pendant lesquels l'établissement ou les établissements, ou sa buvette, ou leurs buvettes, doivent être tenus fermés en vertu de quelque statut en vigueur dans cette province, ou de quelque règlement en vigueur dans la municipalité où cet établissement ou ces établissements pourront être situés, sauf et excepté dans les cas d'urgence, lorsqu'il en sera besoin pour les fins de médecine." Ceci, Vos Seigneuries le voyez, défend qu'aucune auberge soit ouverte durant des heures déterminées, du samedi au lundi, les force à rester fermées, et cela durant tout temps qui pourra être fixé par des règlements à être passés." La section 34 dit: "Pour punir les contraventions à la section 28 du présent acte, une amende—pour la première contravention à ses dispositions—de pas moins de $20 et les frais, ou quinze jours d'emprisonnement avec travaux forcés, s'il y a déclaration de culpabilité, pourra être recouvrée et levée sur les biens et effets de la personne ou des personnes qui seront les propriétaires, occupants, ou les locataires ou agents en occupation du dit lieu ou des dits lieux, qui

se trouvera ou trouveront avoir par elle-même ou elles-mêmes, ou par ses ou leurs serviteurs ou agents, commis une contravention aux dispositions de la section 28 ou de quelque partie de cette section ; pour la deuxième contravention, une amende de pas moins de $40 et les frais contre toute telle personne ou personnes, ou vingt jours d'emprisonnement aux travaux forcés ; pour une troisième contravention," et ainsi de suite. Vient ensuite la section 48 :

" Dans tous les cas où le bureau des commissaires de police dans les cités est autorisé à passer des règlements soit sous l'autorité du présent acte, soit sous celle de tout autre acte ou loi, il aura le droit, dans et par ces règlements, d'ajouter, pour en punir la violation, des amendes qui seront recouvrées et prélevées par procédures sommaires," et ainsi de suite, " de la manière et au même point que des règlements de conseils de cités pourraient être appliqués sous l'autorité de l'acte concernant les institutions municipales ; et les déclarations de culpabilité dans ces procédures pourront être dans la forme énoncée au dit acte." La loi des licences qui vint après celle-là fut celle qui est imprimée ensuite à la page 49. C'était un acte de 1874 qui débutait ainsi : " Considérant qu'il est à propos de modifier l'acte adopté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté." Il s'agit ici de l'acte de 1874 dont je viens de parler ; puis il substitue des commissaires de licences, à être nommés par le lieutenant-gouverneur, aux commissaires de police et au conseil municipal, c'est-à dire, il constitue un seul corps autorisé à donner des licences, et il confère ce pouvoir aux commissaires. Cet acte n'est pas imprimé au long, vu qu'en substance il est tellement abrogé par le statut de 1877, et c'est pourquoi l'on n'a pas jugé nécessaire de le réimprimer. Puis, en l'année 1877. nous avons eu deux statuts revisés—l'Acte concernant les institutions municipales et l'Acte des licences, qui, ainsi que Vos Seigneuries le voyez, ont renouvelé ou plutôt reproduit les dispositions relatives à l'exercice des pouvoirs de l'acte par les commissaires des licences ; et maintenant nous trouvons encore ici les sections en vertu desquelles les commissaires des licences ont passé les règlements en question. Ces derniers peuvent en aucun temps adopter une résolution ou des résolutions pour réglementer et déterminer les choses suivantes, à savoir : " A l'effet de définir les conditions et qualités voulues pour obtenir des licences de magasins." Nous n'avons rien à faire avec cela. Puis, section 4 : " Pour réglementer les auberges et les magasins à être pourvus de licences." Section 5 : " Pour déterminer et définir les devoirs, pouvoirs et privilèges des inspecteurs de licences dans leurs districts." Section 5 : " Dans et par toute telle résolution d'un bureau de commissaires des licences, le dit bureau pourra imposer des amendes en cas d'infraction." Section 43 : " Dans tous les endroits où des liqueurs enivrantes seront ou pourront être vendues en gros ou en détail, aucune vente ni autre disposition des dites liqueurs ne pourra y être faite ni sur les lieux, ni en dehors ni de la part de l'établissement, à aucune personne ou personnes quelconques, depuis et après sept heures du soir le samedi, jusqu'à 6 heures du matin le lundi suivant, ni durant tout autre temps, les dits jours, et toutes heures ou autres jours pendant lesquels l'établissement ou les établissements, ou sa buvette ou leurs buvettes, doivent être tenus fermés en vertu de quelque statut en vigueur dans cette province, ou de quelque règlement en vigueur dans la municipalité où cet établissement ou ces établissements pourront être situés. C'est la même disposition que nous avions dans l'autre acte.—Section 59 : " Pour le recouvrement des amendes pécuniaires et des frais de justice en exécution du présent acte." Il s'agit, je pense, des amendes imposées par l'acte même.—Section 70 : " Toutes les fois que le bureau des commissaires des licences dans les cités adoptera une résolution en conformité des pouvoirs à lui conférés par les sections 4 et 5 du présent acte, et que dans et par aucune telle résolution il sera imposé des amendes pour en punir la violation, ces amendes pourront être recouvrées et prélevées par procédure sommaire devant le magistrat de police (s'il en est), ou devant tout juge de paix ayant juridiction, de la manière et au même point que des règlements de conseils municipaux peuvent être appliqués sous l'autorité de l'' Acte Municipal ; ' et les déclarations de culpabilité, dans ces procédures, pourront être en la forme énoncée dans la section 407 du dit acte en dernier lieu mentionné." Par quelque inadvertance, les sections nécessaires de cet acte n'ont pas toutes été imprimées, mais je crois que

l'acte renvoie aux sections 400 à 407. J'ai ici une copie complète de l'acte; les sections 400 à 403 sont sous le titre "amendes." L'une de Vos Seigneuries, dans le cours de l'argumentation de mes savants amis, a demandé à quelles sections nous entendions faire allusion; je dis sections 400 à 403, et de 404 à 407, qui prescrivent la procédure, et section 454, qui confère au corps municipal le pouvoir de passer le règlement pour mettre la procédure en vigueur. Je dis qu'il est renvoyé à ces sections et qu'elles sont incorporées dans l'acte par ce renvoi, et qu'on doit les lire comme partie de l'Acte des Licences *mutatis mutandis*, c'est-à-dire en substituant "commissaires des licences" à "conseil municipal." C'est là la manière dont il faut incorporer ces sections dans l'Acte des Licences, 1877, *mutatis mutandis*; je crois que le seul changement nécessaire sera de substituer le mot "résolution" au mot "règlement," et les mots "commissaires de police" aux mots "conseil municipal." Vos Seigneuries verrez que l'application de la procédure de l'Acte concernant les institutions municipales—que l'on nous dit de faire—veut nécessairement dire que le règlement ou la résolution du corps en question impose nécessairement l'amende, ainsi que vous le verrez tout de suite lorsque je lirai la section 104. Cela implique nécessairement qu'il a été passé ou peut-être passé un règlement imposant une amende et déterminant la durée d'emprisonnement qui peut être infligée pour contraindre au paiement de l'amende—nécessairement je crois. Maintenant, si nous prenons d'abord la section 400, qui, je crois, ne s'applique probablement qu'aux amendes imposées, voici ce que nous lisons : "Toute amende et peine imposée par le présent acte, ou sous son autorité"—je doute qu'elle s'applique à quoi que ce soit qui n'ait pas été imposé par l'acte, mais je vais la lire—"pourra, excepté lorsque d'autres dispositions seront spécialement établies pour cela, être recouvrée et appliquée, avec dépens, par procédure sommaire devant tout juge de paix pour le comté ou de la municipalité dans lequel ou laquelle la contravention aura été commise; et à défaut de paiement le délinquant pourra être incarcéré dans la prison commune, la maison de réforme ou maison de détention de ce comté ou de cette municipalité, pour y être détenu pendant une période à la discrétion du juge devant qui il aura été trouvé coupable, mais n'excédant pas (excepté lorsqu'il sera établi une disposition spéciale à cet égard) 30 jours, à moins que cette amende et les frais, y compris ceux du mandat d'emprisonnement ne soient plus tôt payés." Vos Seigneuries voyez donc que le pouvoir discrétionnaire n'est conféré qu'au juge devant lequel le prévenu a été reconnu coupable, et il n'est fait allusion à aucuns règlements ni à aucunes restrictions; cela me conduit à croire que cette section était seulement destinée à s'appliquer aux cas dans lesquels l'acte lui-même impose une amende, et était pour le recouvrement des amendes imposées dans l'acte même.

Sir Barnes Peacock :—Alors les travaux forcés ne sont pas imposés ?

M. Davey :—Pas comme c'est mentionné dans la section suivante, mais apparemment retranché parce que le pouvoir de passer des règlements, qui s'applique à la section 401, dit "avec ou sans travaux forcés." Ces mots ont apparemment été retranchés de cette section, et il y a été suppléé par un acte modificatif qui se trouve à la page 54 du Livre violet.—"La section 400 du dit acte (l'Acte Municipal) est par le présent modifié par l'introduction des mots "et avec ou sans travaux forcés" après les mots "trente jours," dans la 10e ligne de la dite section. La section 401 est celle qui, je pense, a implicitement trait aux amendes imposées par règlement. "Le juge, ou autre autorité, devant lequel une poursuite aura lieu pour une contravention à un règlement municipal, pourra déclarer le prévenu coupable sur le serment ou l'affirmation de tout témoin digne de foi," etc., (lisant la section jusqu'aux mots "avec les frais de la poursuite." Eh bien, pour en rester là, il me paraît évident—je ne me sers pas souvent de cette expression—d'après la simple signification des mots, que si le règlement impose, par exemple, $20, le juge ou le magistrat peut imposer cette somme ou toute partie de cette somme.

Sir Arthur Hobhouse :—Il ne peut pas la dépasser.

M. Davey :—C'est le maximum.

Sir Robert Collier :—Cette section semble s'attendre à ce que les règlements déterminent le montant ainsi que le temps d'emprisonnement.

M. Davey :—Elle continue : "Et pourra, par mandat revêtu de la signature et du sceau," etc., etc., (lisant un autre passage de la section jusqu'aux mots) " à être prélevés au moyen d'une saisie."—Section 402 : "S'il n'est pas trouvé de biens sur lesquels l'amende puisse être prélevée, le juge pourra envoyer le délinquant à la prison commune, maison de réforme, ou maison de détention la plus rapprochée, pour le temps, ou quelque partie du temps déterminé dans le règlement." Je conviens que ce n'est pas très grammatical, mais ce que cela veut évidemment dire est le temps déterminé dans le règlement, ou quelque partie de ce temps. Ainsi Vos Seigneuries voyez que la section 402 suppose nécessairement qu'un temps d'emprisonnement quelconque a été déterminé dans les règlements, et par conséquent vous ne pouvez appliquer ces sections 401 et 402 sans supposer nécessairement aux commissaires des licences le pouvoir de passer des règlements fixant le temps d'emprisonnement.

Sir Robert Collier :—Il semble que les règlements doivent déterminer un temps.

M. Davey :—S'ils ne le font pas, alors le juge se trouve sans juridiction, parce qu'il ne peut envoyer en prison que pour le temps déterminé par le règlement, ou quelque partie de ce temps, ce qui suppose nécessairement qu'un temps quelconque doive être déterminé dans le règlement.

Sir Robert Collier :—Si les règlements ne déterminaient pas de temps, alors se présenterait une difficulté.

M. Davey :—Le juge ne pourrait rien faire.

Sir Barnes Peacock :—Mais il n'appartient pas aux commissaires des licences de faire les lois. Ce doit être appliqué de la même manière que sous la loi municipale.

M. Davey :—Puis, lisez ces deux sections 401 et 402 comme faisant partie de l'Acte des Licences. Traitez-les comme incorporées *mutatis mutandis* dans cet acte; tout ce que vous avez à faire est de substituer le mot "résolution" au mot "règlement." Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup de différence entre ces deux mots—"S'il n'est pas trouvé de biens sur lesquels l'amende puisse être prélevée, le juge pourra envoyer le délinquant à la prison commune, maison de réforme, ou maison de détention la plus rapprochée, pour le temps, ou quelque partie du temps déterminé dans la résolution"—Voilà comme je lis la section incorporée dans l'Acte des Licences—supposant le même terme dans la résolution. Ensuite, milords, je dis que la section est aussi incorporée autant que nécessaire, par renvoi. Cette section prescrit la procédure pour appliquer la pénalité, et aussi donne au conseil municipal le pouvoir nécessaire pour passer les règlements qui mettent cette procédure en opération. A moins que les règlements ne soient passés, la procédure ne peut être mise en opération, et l'Acte des Licences dit que la procédure sera la même. Je ne dis pas que ce soit un mode de législation très heureux; la législation par renvoi de quelque espèce que ce soit me déplaît à moi-même. Elle est extrêmement difficile à suivre; mais le moyen de lire cette section 70, suivant mon argument, c'est de lire ces sections dans l'acte, *mutatis mutandis*. La section 454 dit : "Le conseil de tout comté, township, cité, ville et village érigé en corporation, pourra passer des règlements." A lire cela *mutatis mutandis*, je dis que les commissaires des licences dans chaque cité, comté, union de comtés ou district electoral, peuvent adopter des résolutions pour, entre autre choses, infliger des amendes et peines raisonnables n'excédant pas $50, y compris les frais. Naturellement cette limite est modifiée par l'acte. Puis "pour violation d'aucune des résolutions des commissaires à l'effet de percevoir ces amendes et les frais par voie de saisie et vente des biens et effets du délinquant; pour infliger une punition raisonnable au moyen de l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, soit dans la maison de détention dans quelque ville ou village du township, soit dans la prison ou la maison de réforme du comté, pour toute période n'excédant pas vingt et un jours, pour contravention à aucun des règlements des 'commissaires des licences' dans le cas de non-paiement de l'amende imposée pour aucune telle contravention, et s'il n'est pas trouvé de biens sur lesquels cette amende puisse être prélevée"—vient ici une exception dans le cas de certains actes pour la suppression de certaines maisons malfamées dans les cités—"excepté pour une contravention à un règlement ou à des règlements, dans les cités, pour la suppression de maisons malfamées, cas dans lequel

l'emprisonnement pourra être pour toute période n'excédant pas six mois, si les frais et les amendes infligées ne sont pas payés.

Sir Arthur Hobhouse :—Alors j'ai tort de supposer que c'est la seule section pourvoyant aux règlements auxquels il est fait allusion dans les sections 401 et 402 ?

M. Davey :—Je le pense ; et puis je dois dire que son intention d'incorporer la section 402 est parfaitement évidente par le fait que la formule de conviction s'y trouve et que cette section dit que les convictions, dans ces procédures—ayant par conséquent en vue qu'il soit institué devant le juge des poursuites aboutissant, si c'est nécessaire, à l'emprisonnement—pourront être, en la forme énoncée dans la section 407, en sorte que cela entraîne nécessairement l'incorporation, par renvoi, de la section 402 aussi bien que de la section 401 ; et si la section 402 est incorporée cela comprend ou implique nécessairement le pouvoir de passer des règlements fixant le temps d'emprisonnement.

Sir Arthur Hobhouse :—Et cela amène la section 454.

M. Davey :—Oui ; et il en résulte, suivant ma proposition à Vos Seigneuries, que ces sections 401 à 407—les sections qui viennent après 402 traitent seulement de la manière dont il devra être disposé des amendes, et des personnes qui peuvent être témoins—et la section 454, sont incorporées dans l'Acte des Licences par renvoi *mutatis mutandis*, la seule modification nécessaire étant de substituer au mot "règlements" le mot "résolutions," et aux mots "conseil de toute cité," les mots "commissaires des licences," ou "commissaires," ou "bureau des commissaires des licences." Par conséquent, j'ose dire que la résolution et la conviction en question étaient autorisées par l'acte, c'est-à-dire, que l'infliction d'amendes et la conviction l'étaient.

Je vais maintenant traiter la question des travaux forcés. Je crois que la seule chose dite à propos de cela est que la législature provinciale n'avait pas le droit d'infliger les travaux forcés comme punition de la contravention à une loi de la province.

Sir Robert Collier :—Cela ne se trouve pas dans la section 92.

M. Davey :—On a dit que la section 92 permet seulement à la législature provinciale d'imposer la punition déterminée, simplement la punition par l'amende ou l'emprisonnement. Eh bien, milords, j'ose dire que c'est là une interprétation fort étroite et peu naturelle de l'acte. Il n'y a pas de magie dans les travaux forcés. Il est très vrai que les cours interprétant la loi pénale en faveur du sujet, c'est-à-dire du criminel—à moins qu'un juge ne soit expressément autorisé à infliger les travaux forcés—ne supposent pas le pouvoir d'imposer les travaux forcés, ni plus que ce que l'on appelle simple emprisonnement. Il n'y a pas de principe d'engagé dans l'infliction des travaux forcés. Cette peine détermine et réglemente simplement ce que le criminel devra faire, ou ce que l'on fera du criminel pendant sa détention. On pourrait tout aussi bien dire que les travaux forcés aggravent sans doute la peine ; oui, s'il s'agit d'un délit de seconde classe. Les travaux forcés aggravent la peine, naturellement, mais après tout c'est un accessoire de la punition, absolument comme la nourriture, le vêtement, la somme d'exercice, l'assistance au service religieux, ou autres règlements de discipline de la prison, et ce n'est qu'un accessoire de l'emprisonnement.

Sir Barnes Peacock :—Si le criminel est envoyé en prison, le geôlier ne peut le mettre aux travaux forcés. C'est très différent du simple emprisonnement.

M. Davey :—La question est de savoir si dans un acte qui confère à la législature le pouvoir de légiférer sur la punition par l'emprisonnement comme classe de sujets, c'est-à-dire non d'imposer le châtiment pour une contravention particulière, mais l'autorisant à légiférer sur l'emprisonnement comme classe de sujets, on ne doit pas interpréter cela comme comprenant l'emprisonnement avec tous ses accessoires, ou, pour me servir du langage d'un savant juge siégeant actuellement—sir James Stephens—si cela ne comprend pas toute espèce d'emprisonnement comme délit de première classe, l'emprisonnement comme délit de seconde classe, l'emprisonnement avec travaux forcés, l'emprisonnement sans travaux forcés.

Sir Robert Collier :—Ou l'emprisonnement cellulaire.

M. Davey :—Peut-être.

Sir Arthur Hobhouse :—Ou la privation de pitance.

M. Davey :—Ou la privation de pitance. C'est une chose totalement différente si l'on a à interpréter un acte imposant l'emprisonnement comme peine, qu'un juge peut infliger comme châtiment d'une contravention. Alors notre loi, avec cette indulgence qu'elle a toujours quand il s'agit de restreindre la liberté du sujet, dit qu'à moins que les travaux forcés ne soient expressément mentionnés, le juge ne peut les infliger, et je connais parfaitement que c'est là la loi. Mais cela est entièrement inapplicable à un acte qui n'impose l'emprisonnement à personne comme punition d'une contravention particulière, ni pour une classe de contraventions, mais définit simplement la classe de sujets qui sera de la compétence de la législature ; et ma prétention est que lorsque la peine ou l'emprisonnement est laissé à la législature provinciale comme l'une des classes de sujets sur lesquels elle est compétente à légiférer, cela doit, suivant mon interprétation rationnelle, comprendre l'emprisonnement avec tous ses accessoires et l'emprisonnement de toute espèce.

Sir Robert Collier :—L'emprisonnement est le genre ; avec ou sans travaux forcés est l'espèce.

M. Davey :—Oui ; Votre Seigneurie donnez à mon argument la forme la plus concise possible.

Sir James Peacock :—Et l'emprisonnement cellulaire de même.

M. Davey :—Oui ; autrement vous arrivez à cette absurdité qui, à mon avis, est un exemple de législation très étrange ; autrement vous dites que bien qu'une législature provinciale puisse imposer l'emprisonnement comme punition de la contravention d'aucune de ces lois, elle doit s'adresser à la législature fédérale pour avoir un acte ajoutant les travaux forcés à l'emprisonnement, ce qui me paraît être un genre de législation un peu grotesque ; c'est-à-dire que la prétention de mon ami est qu'à la législature fédérale seule se trouve exclusivement confié le pouvoir de punir, de l'une des manières les plus ordinaires, une contravention non pas à l'une de ses propres lois, ou à une loi dans laquelle il n'a rien à voir au monde, mais à une loi d'une province avec laquelle elle n'a rien à faire. Si tel est le résultat des sections 91 et 92, c'est un résultat quelque peu surprenant ; il est beaucoup plus vraisemblable que la législature, en employant le mot général " emprisonnement," avait l'intention de comprendre ce que sir James Stephen—je n'emploierai pas le langage moi-même en citant les dispositions de l'acte anglais—appelle "divers genres d'emprisonnement," plutôt que d'avoir en vue rien de la serte.

Sir Robert Collier :—Qu'allez-vous citer maintenant ?

M. Davey :—Ce n'est qu'un exemple ; je ne le cite pas comme autorité. C'est le digeste de la loi criminelle, par M. le juge Stephen, page 5, chapitre 1—" Des peines." Acte 4, peines d'emprisonnements—puis, citant les dispositions des 28 et 29 de la Reine, chapitre 126, il pose la chose comme ceci—et si Vos Seigneuries se le rappellent, c'était un code modèle plus qu'aucune autre chose— : " La peine d'emprisonnement consiste dans la détention du délinquant en prison et dans son assujettissement à la discipline établie pour les prisonniers, durant la période énoncée dans la sentence. Il y a trois espèces d'emprisonnement : l'emprisonnement avec travaux forcés, l'emprisonnement sans travaux forcés, l'emprisonnement comme délit de la première classe. L'emprisonnement de la première et de la seconde espèces peut, dans les cas ci-après déterminés, être accompagné ou non de détention cellulaire." Je ne me sers de cela que comme exemple pour démontrer qu'en demandant à Vos Seigneuries d'être du parti, je dois dire, des juges canadiens, le mot " emprisonnement " est le genre et renferme en lui-même l'espèce comprise dans ce genre. Je ne parle pas ici à la légère ; j'emprunte les paroles d'un homme qui s'est consacré à l'étude de la loi criminelle, et qui parle de l'emprisonnement comme étant de trois espèces, et de l'emprisonnement avec travaux forcés comme n'étant qu'une espèce d'emprisonnement.

Maintenant, milords, je ne saurais mieux exposer ma thèse qu'en citant du jugement de la cour canadienne dans la cause de la Reine *vs.* Trawley, un peu plus que n'en a lu mon ami. Le juge en chef Spragge expose l'argument mieux que je ne le

fais, et je ne sache pas que j'aie à y ajouter quelque chose. Je l'ai ici dans le second volume de Cartwright, p. 576. Il est rapporté dans le 7e vol. des Recueils de jurisprudence des cours d'appel d'Ontario, p. 246. Mon savant ami a dit à Vos Seigneuries —exactement, je n'en doute pas—que la cause actuellement en appel devant vous, la cause de Hodge et la cause de Trawley, ont été décidées en même temps, en sorte que ce serait pratiquement tout aussi bien un appel de cette portion de la cause de Trawley. Je ne doute pas que mon ami parle avec connaissance de cause, et sans doute aussi exactement; mais mon savant ami a lu à Vos Seigneuries une partie de la décision des juges, et n'en a pas lu tout à fait autant que j'aimerais à en lire, je crois. A la page 582, le savant juge en chef Spragge pose ainsi la thèse : Il admet le principe " qu'un juge faisant le procès d'une personne, pour une contravention, n'a pas le pouvoir d'infliger une punition en dehors de celle qu'il trouve dans l'acte ou par une simple règle de loi criminelle applicable à la contravention. La position d'une législature est fort différente." Puis il cite ce que dit Vattel.

Sir Robert Collier :— Que dit Vattel, là ?

M. Davey :—Le jugement dans cette cause le comporte plus au long. En substance, c'est que les chartes constitutionnelles doivent être interprétées largement. Vos Seigneuries trouverez cela à la page 21 du rapport de cette cause : " La plus importante règle dans les cas de cette nature est qu'une constitution de gouvernement ne dépend pas et ne peut, de sa nature, dépendre beaucoup d'une critique de mots, ni de la valeur de simples mots. C'est-à-dire qu'une charte constitutionnelle ne doit pas être critiquée comme un plaidoyer spécial. " Une telle critique peut n'être pas entièrement sans utilité ; elle peut quelquefois éclaircir ou développer le sens propre qu'à moins de bien s'accorder avec le contexte et le sujet, le mot doit donner à ce dernier. Bien que, par conséquent, nous puissions avantageusement recourir à la signification de simples mots pour seconder nos recherches, on ne devrait jamais oublier que c'est un instrument de gouvernement que nous avons à interpréter ; et, ainsi que je l'ai déjà dit, ce doit être l'expression la plus juste qui s'accorde le mieux avec ses desseins, ses effets et sa structure générale." Je conviens que c'est un peu vague, mais néanmoins je crois que c'est un sain principe que de dire qu'on ne doit pas critiquer le langage d'une charte constitutionnelle, ou d'un acte législatif de cette espèce, comme on critiquerait un acte d'accusation devant la cour criminelle ; et je pense que c'est une distinction parfaitement saine que de dire que bien qu'une loi criminelle, imposant l'emprisonnement comme punition d'un crime déterminé, n'autoriserait pas le juge à infliger les travaux forcés, mais le simple emprisonnement, à moins que le contraire ne soit exprimé, il ne s'en suit pas que dans une charte constitutionnelle—ou, si mes amis objectent à cette expression, dans un acte du parlement conférant le pouvoir législatif à une législature provinciale—on doive interpréter le mot " emprisonnement " avec la même rigueur. Puis, le juge en chef continue : " L'acte de la Confédération confère aux législatures provinciales " (mon ami a lu cette phrase) " le pouvoir de faire des lois relativement à un certain nombre de classes de sujets. La nécessité de conférer le pouvoir d'appliquer ces lois a été prévue. L'Acte ne dit pas que les personnes reconnues coupables de contraventions à ces lois pourront être punies par amende, peine ou emprisonnement, mais il confère le pouvoir de faire des lois relativement à la punition dans les mêmes termes qui sont employés à l'égard d'autres pouvoirs législatifs conférés, ou dans les termes de l'acte ; le pouvoir d'imposer une punition par amende, peine ou emprisonnement, est l'une des classes de sujets à l'égard desquelles un pouvoir exclusif de législation est conféré en vue de l'application de toute loi de la province relativement aux classes de sujets énumérées. Il faut avouer que le pouvoir ainsi expressément conféré doit se borner à la punission par amende, peine ou emprisonnement. Néanmoins, dans l'interprétation des mots employés, la règle quant à l'interprétation rigoureuse, ou même raisonnablement rigoureuse de l'acte, ne s'applique pas." Je pense que cette phrase est critiquable peut être. " Elle ne s'applique pas, selon moi, parce qu'on y a recours lorsqu'il y a lieu de conférer des pouvoirs à une législature ; elle ne s'applique pas non plus lorsqu'il s'agit simplement d'attacher à un crime ses conséquences pénales, cas dans lequel la règle de la rigueur a toujours été celle de l'interprétation,

tandis que dans le cas de ce que Vattel appelle un 'instrument de gouvernement' aucune telle règle ne règne certainement pas." Je ne me plains pas de la critique de mon ami à propos de cette phrase qu'il a lu, car je crois la phrase critiquable. La correction n'est pas son fort. Mon savant ami n'a pas lu la phrase qui vient ensuite et qui me paraît contenir le *noyau* de l'argument du juge en chef. Le mot "emprisonnement" n'exclut pas *ex vitermini* l'imposition des travaux forcés, car nous trouvons dans l'Acte Municipal en vigueur à l'époque de la confédération, l'expression "emprisonnement avec ou sans travaux forcés," et dans les actes en vigueur à la même date, nous voyons qu'il est déclaré que la condamnation à l'emprisonnement dans le pénitencier comprendra les travaux forcés, que ce soit exprimé ou non.

Sir Robert Collier :—Dans quel acte était-ce ?

M. Davey :—Ce serait dans un acte colonial déclarant que l'emprisonnement dans le pénitencier comprendra les travaux forcés, que ce soit exprimé ou non.

Sir Barnes Peacock :—S'agit-il d'un article interprétatif ?

M. Davey :—Je ne connais pas l'acte lui-même.

M. Irving :—Vos Seigneuries le trouverez à la page 6 du Livre rouge.

Sir Barnes Peacock :—Cet acte porte-t-il un article interprétatif ?

M. Irving :—A la page 7, en tête.

M. Davey :—"Lorsqu'une personne aura été reconnue coupable d'un délit pour lequel l'emprisonnement, autre que dans le pénitencier, pourra être décrété, la cour pourra condamner le délinquant à être emprisonné, ou à être emprisonné et tenu aux travaux forcés dans la prison commune ou maison de réforme, et pourra aussi ordonner que le délinquant soit puni de la réclusion pendant une partie ou des parties de la durée de cet emprisonnement, n'excédant pas un mois à la fois, ni trois mois en un an."

Sir Arthur Hobhouse :—C'est la section 102 : "La condamnation de toute personne à être emprisonnée dans le pénitencier provincial comprendra les travaux forcés, que ce soit exprimé ou non."

M. Davey :—Oui ; c'est la section. Qu'est-ce qui approche plus du cas qui nous occupe ? Par la section 100 du chapitre 99 des statuts refondus du Canada, il est décrété que lorsqu'une personne a été reconnue coupable d'un délit pour lequel l'emprisonnement, autre que dans le pénitencier, peut être imposé, la cour peut condamner le délinquant à être emprisonné, ou à être emprisonné et tenu aux travaux forcés dans la prison commune ou maison de réforme, et cette section autorise la cour à le condamner aussi à l'emprisonnement cellulaire. "On peut également citer la disposition de l'Acte des institutions municipales, 1866, concernant les asiles des pauvres et les maisons de réforme, section 417, autorisant l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, ainsi que l'acte de l'année précédente concernant les associations coopératives, autorisant la même peine. On doit supposer que l'orsqu'il a rédigé l'Acte de la Confédération, le parlement impérial savait quelle était la loi de la province relativement aux classes de sujets énumérés dans les sections 91 et 92, et connaissait par conséquent, *inter alia*, les dispositions de l'Acte concernant les institutions municipales, 1866. Le parlement savait donc que relativement à l'application des règlements des corporations municipales, l'emprisonnement avec travaux forcés était l'un des moyens autorisés par la loi du Haut-Canada." Je vous ai renvoyé à la section de l'acte de 1866 : "Mais on dit que l'emprisonnement avec travaux forcés, comme peine directe, ne pouvait pas être décrété contre les débitants de liqueurs non pourvus de licences. C'est vrai, mais l'emprisonnement avec travaux forcés pouvait être décrété dans le cas de non-paiement de l'amende et faute d'objets saisis. Il a donc été décrété en vue de l'application de la loi, vrai but dans lequel l'emprisonnement est autorisé par la section 92 : 'L'imposition d'une punition par amende, peine ou emprisonnement dans le but d'appliquer quelque loi,' etc. Ce serait diminuer les pouvoirs déjà possédés par les législatures provinciales que de leur nier celui qu'elles exercent en ce cas pour l'emprisonnement, qu'il soit infligé directement pour violation de la loi ou parce que le coupable n'a pas payé l'amende imposée ; et comme il n'y a pas moyen de percevoir cette amende, c'est, ainsi que le dit la section 92, une peine à l'effet de contraindre à l'observation de la loi. Le parlement a trouvé les législatures

provinciales en possession de pouvoirs à l'effet de contraindre à l'observation des lois de leurs provinces au sujet des matières de règlement de police (ainsi qu'à l'égard de la loi criminelle, en dehors de toutes matières de police) par l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés. Les provinces ont renoncé, *inter alia*, à leur droit de légiférer en matière criminelle. Elles ont reçu, *inter alia*, le pouvoir formel de contraindre à l'observation de leurs lois par l'amende ou l'emprisonnement, et de légiférer à cette fin." Puis, il dit qu'il regarde l'acte comme le fruit d'un pacte. " On peut raisonnablement interpréter l'acte comme s'il avait en vue d'ôter toute liberté aux législatures provinciales quant à l'espèce d'emprisonnement qu'elles jugeraient raisonnables et à propos en cas de contravention à leurs lois, et même de diminuer, en matières de règlements de police—matières particulièrement de leur ressort —le pouvoir qu'elles possédaient déjà. Le montant des amendes, le genre de peine, la durée et le lieu de l'emprisonnement, tout cela est entièrement laissé à la législature provinciale; mais si cette section de l'acte a été exactement interprétée, les législatures ne pouvaient pas dire de quelle manière devaient être employées les personnes condamnées à l'emprisonnement; il en résulterait que ces personnes doivent être détenues dans les murs de la prison, mais inoccupées—oisives. Il n'y a pas de risque à dire que le mot " emprisonnement " ne pouvait pas avoir été pris en ce sens par les parties principalement intéressées dans le pacte—je veux dire les provinces; et la législation impériale depuis un grand nombre d'années vient à notre aide pour déterminer la signification que le parlement impérial attacherait à ce mot." Il fait ensuite allusion à quelques actes impériaux; mais je les ai parcourus, et je pense réellement que je ne dois pas en ennuyer Vos Seigneuries, vu qu'ils ne me paraissent pas beaucoup porter sur le sujet.

Eh bien, milords, cela établit mon argumentation quant à cette question des travaux forcés, et j'ose dire à Vos Seigneuries que selon une interprétation raisonnable de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la peine de l'emprisonnement comprend la punition par l'emprisonnement accompagnée des accessoires ordinaires de cette peine, y compris les travaux forcés. Ceci posé, je ne comprends pas, si la législature avait le pouvoir d'autoriser les commissaires des licences à infliger les travaux forcés, ou de pourvoir à ce qu'un juge pût imposer l'emprisonnement sans travaux forcés, je ne comprends pas, dis-je, que mes amis lui reprochent de l'avoir fait, et je n'ai pas besoin de rien dire de plus à ce sujet. Le seul autre point qui reste, par conséquent, est celui-ci:—il disent que la résolution est *ultrà vires*, et que la résolution en vertu de laquelle le prévenu a été reconnu coupable est *ultrà vires* parce qu'elle réglemente une salle de billard. Voilà un sophisme des plus étonnants. Le pouvoir est à l'effet de réglementer une auberge. Il n'est pas question que cette salle de billard faisait partie de l'auberge. Le pouvoir n'est pas à l'effet de réglementer la buvette de l'auberge, mais de réglementer l'auberge, et l'auberge n'est pas restreinte à la buvette, ainsi que mon savant ami a semblé le suggérer. Vos Seigneuries n'avez à vous occuper d'aucunes questions de faits quant à savoir si cette salle de billard faisait ou ne faisait pas partie de l'auberge. D'après ce que je connais d'une buvette de ce genre, on trouve généralement une salle de billard dans une pièce, et la buvette dans une autre donnant sur la salle de billard, bien qu'il puisse y avoir une entrée distincte pour chacune; mais Vos Seigneuries n'avez pas à vous occuper de cela, parce que le magistrat constate, comme fait, que la salle de billard était dans l'auberge et en faisait partie. Eh bien, si les commissaires ont le pouvoir de réglementer l'auberge, même adoptant la distinction un peu subtile de M. Kerr que c'est une réglementation du lieu et non de la personne, je ne vois pas bien comment l'on pourrait réglementer l'auberge sans réglementer jusqu'à un certain point l'aubergiste. Même si l'on adopte cette distinction, il leur est assurément permis de dire, lorsqu'ils passent une résolution pour réglementer une auberge, à quel usage servira cette aberge. Il leur serait permis de dire: vous ne vous servirez pas de l'auberge pour y faire quelque autre affaire que ce soit. Par exemple: vous n'aurez point de boutique de barbier dans l'auberge, ou—ce qu'il est beaucoup plus probable qu'ils ont dit—vous aurez une boutique de barbier dans l'auberge; ou bien, ils pourraient dire: si vous voulez vous servir de

votre auberge pour faire un autre commerce, vous ne le ferez que sauf diverses restrictions. Ils pourraient dire, par example, ainsi qu'ils ont dit : si vous vous servez de votre auberge pour exercer un métier parfaitement légitime, celui de tenir une salle de billard—chose que vous ne pouvez faire que si vous êtes muni d'une licence à cette fin—vous ne le ferez qu'à certaines conditions. Cela n'est pas réglementer le métier que l'aubergiste fait de tenir une salle de billard ; c'est réglementer l'emploi de l'auberge. " Vous ne vous servirez d'aucune chambre de l'auberge comme de salle de billard pour exercer le métier que vous faites de tenir une salle de billard, si ce n'est à certaines conditions." Ce n'est pas là réglementer le métier qu'il fait de tenir une salle de billard, bien que cela puisse l'affecter indirectement ; c'est strictement parlant, réglementer l'usage auquel on peut faire servir l'auberge. Alors, la licence de salle de billard, si Vos Seigneuries y regardez, est une licence personnelle. C'est une licence qui permet à l'individu d'avoir une salle pourvue d'une table de billard en aucun lieu, dans la cité de Toronto, n'étant pas nécessairement une auberge ni en rapport avec une auberge. Sans doute qu'il ne pourrait se servir d'aucune partie de son auberge comme salle de billard sans obtenir une licence à cette fin, mais je ne vois pas du tout comment les deux choses sont en conflit. Naturellement, cet individu doit se conformer aux dispositions de la loi qui l'a affecté comme porteur d'une licence de salle de billard, mais s'il se sert de son auberge, ou d'une chambre de son auberge, pour exercer le métier qu'il fait de tenir une salle de billard, il tombe non seulement sous le coup des dispositions d'une loi réglementant l'octroi de licences aux salles de billards, mais encore des dispositions de la loi réglementant l'usage des auberges, et c'est en vertu d'un règlement réglementant l'usage de l'auberge qu'il obtient sa licence, et non par aucun statut ou réglementation du métier qui consiste à tenir une salle de billard. Milords, bien qu'elle soit subtile, je crois réellement que la distinction en laquelle mes savants amis reposent tant de confiance—distinction entre la réglementation de la personne et celle du lieu—milite contre eux, parce que la licence de salle de billard est une licence personnelle. L'individu peut tenir sa salle de billard où bon lui semble, mais, disent les commissaires des licences—ou, l'on peut supposer qu'ils disent : " Nous savons que les salles de billards favorisent beaucoup l'ivrognerie ; qu'elles font généralement ou fréquemment naître l'occasion de boire, et qu'elles portent nombre de personnes à passer leurs soirées dans l'auberge ; et si vous avez une salle de billard dans votre auberge, nous savons, comme affaire d'expérience, qu'elle y attirera nombre de personnes qui une fois là se croiront obligées de prendre quelque rafraîchissement. Nous ne nous opposons pas à ce que vous vous serviez de l'auberge pour exercer le métier que vous faites de tenir une salle de billard si tel est votre désir, mais si vous le faites, alors nous réglementons de la manière suivante cet emploi de l'auberge." J'ose représenter à Vos Seigneuries qu'il était parfaitement de leur compétence d'en agir ainsi, et que ce n'était pas une atteinte à l'Acte concernant les licences de salles de billards, ni au corps chargé du soin d'accorder les licences. Un homme est libre d'exercer où bon lui semble le métier qu'il fait de tenir une salle de billard, mais s'il veut exercer ce métier dans une auberge, il doit se conformer aux règlements qui affectent l'emploi de l'auberge à cette fin.

Puis, mon savant ami, M. James, a dit que c'était une distinction, ce qui est une erreur. Ce n'est pas plus une distinction que si l'on imposait des conditions et restrictions à la vente de la nourriture dans une auberge. Personne ne doute, je suppose, que ce serait une réglementation compétente que de dire : Aucune nourriture ne sera fournie après une certaine heure—de fait, l'auberge sera fermée. On pourrait tout aussi bien dire qu'en tant que l'aubergiste fait les deux commerces, celui d'un vendeur de boissons et un autre de vendeur de comestibles, c'est lui imposer une distinction à l'égard de son métier de vendeur de comestibles, parce qu'une personne qui vend des comestibles et ne vend pas de boissons peut tenir sa maison ouverte jusqu'à l'heure qu'il lui plaît. Ce n'est pas une distinction d'heure *quæ* vendeur de comestibles. C'est tout simplement lui dire : Vous n'êtes pas tenu d'exercer dans son auberge le métier que vous faites de vendre des comestibles, ni celui que vous faites encore de tenir une salle de billard, à moins qu'il ne vous plaise d'en agir ainsi ;

mais si vous le faites, nous réglementons d'une manière particulière l'emploi de l'auberge à cette fin.

Ensuite, milords, mon savant ami dit que les règlements étaient outrés; je dis, moi, avec le plus grand respect que j'éprouve toujours pour tout ce qui tombe de la bouche de M. Jeune, que ceci est une méprise basée sur une interprétation erronée de l'acte. Il a dit que le motif pour lequel ces règlements sont outrés, est qu'ils imposent une amende rigoureuse et fixe de $20 et quinze jours de prison. J'ai déjà lu les sections de l'acte à Vos Seigneuries, et je crois que Vos Seigneuries verrez que l'acte veut qu'une amende particulière et un temps d'emprisonnement particulier soient mentionnés dans les règlements, et qu'il laisse au juge, suivant les circonstances du cas, la liberté d'imposer la totalité ou une partie de l'amende, ou d'infliger l'emprisonnement pour tout le temps mentionné ou une partie de ce temps.

Milords, je crois avoir répondu sur tous les points qui ont été touchés dans le cours de l'argumentation de nos adversaires. Mon savant ami, M. Irving, du barreau canadien; qui est de mon côté, remplira sans doute toute lacune que je pourrais avoir laissée dans mon augmentation, et je vais maintenant lui céder la parole.

M. A. Irving :—Je sens, milords, que j'aurai très peu de chose à dire, et, ce peu de chose, il convient que je le dise le plus brièvement possible après l'argumentation complète que nous venons d'entendre, argumentation qui touche à tous les points exposés par l'avocat des appelants.

Je n'étais guère préparé pour un si vaste champ d'objections, qui, selon moi, n'avaient pas été discutées devant la cour inférieure, et bien qu'il y ait ici trois points principaux, je ne pensais guère que cette cour aurait été importunée, ou probablement aurait donné la permission d'appeler, à l'égard de certaines matières techniques, quand, ainsi que nous le lisons dans le jugement de Sa Seigneurie le juge en chef Haggarty, dans la cour de la première instance: " il nous a été dit que les parties désirent déférer directement à la cour la question très importante de savoir si la législature locale—en supposant qu'elle eût elle-même le pouvoir de passer ces règlements et constituer ces délits, et d'y joindre une pénalité pour en punir la violation—pouvait déléguer ces pouvoirs à un bureau de commissaires ou à quelque autre autorité en dehors de son propre corps législatif." J'ai plutôt supposé que nous aurions, en cette occasion, trois questions principales à discuter—la question de délégation, la question du droit de la législature de s'ingérer du pouvoir d'accorder des licences, et la question des travaux forcés. Du reste, dans une affaire de ce genre, tout doit être ajouté dans le sens d'aider les appelants quant à ce qui est de discuter une question de conviction.

Sur la question de délégation, je considère que je serai en effet très bref. La manière dont cette cause a été exposée devant Vos Seigneuries, est que cette question de délégation s'appliquerait à chacune des branches de la législature, soit fédérale, soit provinciale; que si la législature provinciale a le droit de déléguer ses pouvoirs, ainsi l'a la législature fédérale, et que si l'une ne l'a pas, aucune d'elles ne l'a, parce que, relativement à leurs sphères respectives, les pouvoirs sont tout aussi absolus ou souverains dans un cas que dans l'autre. La cour du banc de la reine, en Canada, a tout récemment été appelée à juger une cause qui ne s'est présentée à mon esprit qu'à la suite de quelques remarques exprimées, hier, par Vos Seigneuries, relativement à ce qu'aurait jamais fait le parlement fédéral en matière de délégation, et je crois que c'est un cas très important à mettre sous les yeux de Vos Seigneuries, vu qu'il s'est présenté dans des circonstances susceptibles de donner lieu à l'interprétation la plus indulgente. C'était à propos d'une déclaration de culpabilité emportant la peine capitale. Là, de la part du prisonnier, fut soulevée, et, par la suite, portée devant la cour du banc de la reine, par voie d'appel comme d'abus, cette question très importante : que la procédure criminelle étant entièrement du ressort du parlement fédéral, la loi ou institution du jury ne peut, comme conséquence nécessaire, être décrétée que par le parlement du Canada, tandis que cet homme subit son procès en vertu d'une institution de jury qui est le fruit de la loi de la province d'Ontario. A cela on répondit que le parlement du Canada avait délégué à la province d'Ontario son pouvoir à cet égard, et cette interprétation fut maintenue. La cour du banc de la

reine, sur appel comme d'abus, dans une circonstance aussi importante que celle-ci, décida que c'était et qu'il y avait de la part du parlement fédéral, plein pouvoir de mettre entre les mains des législatures provinciales l'importante question de la procédure criminelle. Un autre point fut aussi soulevé, à savoir, que l'institution du jury n'était pas autant procédure criminelle, mais faisait partie de la constitution en vertu de l'un des pouvoirs exclusifs contenus dans la section 92, mais la cour du banc de la reine ne jugea pas nécessaire de s'occuper de cette question, et elle basa son jugement sur le seul motif du plein pouvoir de délégation que j'explique présentement à Vos Seigneuries. Cela est rapporté dans Cartwright, vol. 2, page 614. Après l'explication que Vos Seigneuries ont bien voulu écouter, je ne lirai pas au long la note qui se trouve en tête. La cause est celle de la Reine *vs.* O'Bourke, et les quatre lignes qui suivent font suffisamment connaître la décision: "Que l'acte législatif fédéral n'était pas une délégation inconstitutionnelle de l'autorité législative, et n'était pas *ultrà vires*, et qu'un choix de jurés fait en la manière prescrite par les actes d'Ontario était valide pour les fins d'un procès criminel."

Sir Robert Collier:—Je suppose que le parlement fédéral avait rendu quelque loi à l'effet d'autoriser la législature d'Ontario à pourvoir à la constitution du jury.

M. Irving:—Oui.

M. Davey:—Le parlement fédéral avait donné force de loi à un acte d'Ontario.

M Irving:—La section 44 de l'acte fédéral est très courte à lire: "Il est déclaré et décrété que toute personne ayant les qualités voulues et assignées comme grand juré ou petit juré dans des causes criminelles, conformément à la loi qui pourra être en vigueur dans une province du Canada, possédera, et sera réputée posséder les qualités voulues pour servir comme juré dans cette province, que cette loi ait été adoptée avant ou après la mise en vigueur de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, sous réserve, toujours, des dispositions de tout acte du parlement du Canada, et en tant que cette loi n'est incompatible avec aucun tel acte. C'était l'acte du parlement fédéral même, et par le jugement de la cour du banc de la reine dans une cause où tout devrait être intentionnel et le prisonnier aidé, ce fut un cas très frappant de délégation de pouvoir qui prévalut.

Sir Arthur Hobhouse:—Est-ce un jugement d'Ontario?

M. Irving:—Un jugement d'Ontario rendu par la même cour d'où la présente cause a été portée en appel, ainsi que cela se trouve.

Par conséquent, milords, je n'ai plus rien à dire sur ce point. J'aurais pu discourir plus au long, mais le savant avocat a attiré votre attention sur la très rigoureuse législation contenue dans le premier paragraphe de la section 92, qui permet à cette législature ou à toute législature de modifier sa constitution; avec un pouvoir si grand et qui porte si loin que celui-là, de quelle infiniment moindre importance est la question qui nous occupe.

Sir Barnes Peacock:—Cela s'applique-t il à la modification de ces deux sections, article 91, qui parle d'une distribution des pouvoirs législatifs. N° 5 traite des "constitutions provinciales," puis vient ceci comme 6e condition: "Distribution des pouvoirs législatifs." Les législatures pourraient-elles modifier cela en ces termes?

Sir Robert Collier:—Ce serait plus qu'une modification de leur propre constitution.

M. Irving:—Elle ne pourraient rien faire dans le but d'abroger l'acte impérial.

Sir Barnes Peacock:—Ou modifier ce pouvoir en vertu du n° 6.

Sir Arthur Hobhouse:—Elles ne pourraient pas refaire le champ de la législation.

M. Irving:—Mais je pense qu'elles pourraient s'occuper de la chose d'une manière générale, et si elles devaient faire une chose aussi grotesque que d'abdiquer leurs fonctions du moment, je suppose qu'on pourrait conclure qu'elles le pourraient; mais je ne crois guère qu'il soit besoin qu'on me demande d'entrer, en cette circonstance, dans une question qui porte aussi loin que celle-là.

[Ajournement de quelques minutes.]

M. *Irving:*—La question de savoir si la déclaration de culpabilité est une observation des actes statutaires rendus par la législation d'Ontorio, c'est à dire,—en supposant

que cette dernière fût autorisée—de savoir si la procédure a été convenablement suivie, si les commissaires l'ont observée, et si la formule de la déclaration de culpabilité est en conformité de la loi ; tel est le second sujet que j'ai l'intention de traiter ici. Voyant combien soigneusement l'attention de Vos Seigneuries a été attirée sur les statuts, je pense que je n'ai rien à ajouter de plus à cet égard, si ce n'est deux ou trois choses qui ont échappé au cours de l'argumentation. On a demandé si, en supposant que la déclaration de culpabilité fût en partie mauvaise, ou que quelque partie du règlement ou de la résolution ne valût rien en partie, on pourrait les supposer valables à l'égard des choses qui sont en question aujourd'hui. Je ne sache réellement pas qu'il soit nécessaire de citer à Vos Seigneuries des autorités à ce sujet. Mais on voit dans *Archibald's Criminal Pleadings*, 19e édition, page 56—et 18e édition, page 53—que tout fait et circonstance représentés dans un acte d'accusation dont ils ne sont pas un élément nécessaire, peuvent être rejetés comme superfluité. Le Roi et Jones, 2. Barnewell et Adolphus, 611.

Sir Barnes Peacock:—Ajouter les travaux forcés à l'emprisonnement ne tomberait guère dans ceci, n'est-ce pas ?

M. Irving :—Non. Je traiterai cela séparément. La seule question, comme je comprends, était :—si la résolution des commissaires se trouve par hasard à comprendre des choses strictement hors de leurs pouvoirs, mais qu'entre autres choses elle comprenne le délit établi ici, cette partie de la résolution ne peut-elle pas être retranchée comme superfluité ? Le procureur général de la Nouvelle-Galles du Sud *vs* Macpherson, Recueil de Jurisprudence, vol. 2, Appels au Conseil privé, 268 : "L'addition, à une accusation de dommage, que c'était par mépris d'une assemblée législative, peut être rejetée comme superfluité."

Lord Fitzgerald :—La question serait plutôt de savoir si, dans le cas où le règlement ou la résolution excède le pouvoir des commissaires des licences, ou si l'imposition des travaux forcés n'est pas justifiable, nous pouvons rejeter cette partie et maintenir la conviction quant à ce qui est valide. Je crois que vous trouverez une autorité directe—du moins en ce qui concerne le règlement—qui vous permette de rejeter la partie que vous croyez excéder le pouvoir et de maintenir le reste.

Sir Barnes Peacock :—*Comyn* prétend qu'un règlement nul dans une partie est nul dans son entier.

Lord Fitzgerald :—Une autorité récente a établi qu'un règlement n'est pas mauvais, si la partie mauvaise est séparée du reste.

M. Irving :—Quant à savoir si l'Acte des Licences est ou n'est pas *ultrà vires* des pouvoirs provinciaux, je prétends qu'il l'est. Le principe sur lequel nous appuyons notre législation, c'est qu'à l'époque où l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord fut adopté, il existait une constitution, et que la loi particulière dont nous parlons en ce moment se trouve sous le titre de "institutions municipales."

A ce point de vue je prétends qu'il y avait ample législation, et que les objections ou difficultés soulevées par l'appelant doivent être inapplicables en général, parce qu'il y a plusieurs questions—telles que celles des ports, phares, balises et autres choses semblables—qu'il n'est pas raisonnable de prétendre mettre au rang des "institutions municipales," ce à quoi je réponds que ce sont là des choses qui sont spécialement réservées ou attribuées au parlement du Canada sous ces chefs respectifs. En sorte que lorsqu'on dit que les institutions municipales, comme ensemble, ne peuvent pas passer aux législatures provinciales à raison de ce que les phares, ports et autres choses semblables ne sont pas à proprement parler sous le contrôle municipal, ma réponse est juste à l'égard de cela ; mais pour qu'il n'y ait pas d'erreur à ce sujet, le parlement impérial a réparti ces cas—ces exceptions, si je puis m'exprimer ainsi—dans la section 91 et les a rangés sous le titre de cette section. Ils devinrent des exemples des exceptions greffées sur les institutions municipales, et ils démontrent aussi ceci, que l'industrie et le commerce ne doivent pas s'interpréter de la manière générale que les appelants ont exposée devant vous, mais plutôt de la manière restreinte que Vos Seigneuries avez déjà déterminée dans l'importante cause de Parsons *vs.* la Compagnie d'assurance "La Citoyenne." Je ne vois pas pourquoi j'emploierais votre temps à m'étendre sur le langage judiciaire de la cause de la com-

pagnie d'assurance "La Citoyenne" et Parsons, ainsi que sur la manière dont cette cause a été traitée depuis par les cours provinciales, parce que ce langage est complètement approuvé ; c'est aujourd'hui la loi du pays qui doit nous lier tous.

Le savant avocat qui occupait pour les intimés a dit qu'il serait possible que des sujets fussent traités à des points de vue différents sous différents titres ; et que si le parlement du Canada, par exemple, ne s'en était pas occupé, alors il n'y aurait que la loi provinciale à prendre en considération. On nous a cité cela dans la cause de l'Union Saint-Jacques *vs.* Belisle, 1 Cartwright, p. 71 ; et nous le voyons aussi dans 2 Cartwright, 372 et 373, par le juge en chef Meredith ; 2, causes de Cartwright, 287, par M. le juge Ramsay—causes dans lesquelles c'est encore répété comme étant le langage du Conseil privé, et que comme tel il doit gouverner.

La question est de savoir si l'Acte Municipal de 1866 ne couvre pas tout ce que nous prétendons soutenir dans le cas actuel. L'acte en vigueur dans le temps, en 1866—la dernière session du dernier parlement de l'ancienne Province du Canada, immédiatement après laquelle fut adopté l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord—est un acte concernant les institutions du Haut-Canada. Cet acte couvre toute la question qui nous occupe en ce moment comme ensemble ; et tous changements faits par la législature d'Ontario ont—la modification du mécanisme seulement exceptée—réparti les pouvoirs généraux dans une division, pour l'objet de simple commodité locale de l'Acte Municipal, et de l'Acte relatif à la vente de liqueurs. Il n'y a dans l'Acte des Licences aucun large principe qui ne soit amplement compris dans l'Acte Municipal.

Sir Barnes Peacock :—L'Acte Municipal de 1866 adopté avant l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Il a été adopté en vertu de l'acte de 1840, n'est-ce pas ? Il dépendait d'un acte de la législature du Canada et non d'Ontario ?

M. Irving :—Oui ; de la législature des provinces unies sous le nom de Canada.

Sir Barnes Peacock :—Alors nous devons avoir recours à cet acte et voir ce qu'elle avait le pouvoir de faire, n'est-ce pas.

M. Irving :—Dois-je comprendre que Votre Seigneurie faites allusion à l'Acte d'Union impérial ?

Sir Barnes Peacock :—Oui ; c'était en 1840.

M. Irving :—Autant que la question se trouve concernée, cet acte d'union impérial constituait simplement l'ancienne Province du Canada comme ayant plein pouvoir de législation sur tous les sujets. Il ne spécifiait pas, que je me souvienne—et je ne crois pas avoir rien omis—que les provinces devaient légiférer à l'égard des institutions municipales ni sur aucun sujet. Elles étaient revêtues d'un pouvoir général à l'égard de tous sujets.

Sir Barnes Peacock :—Il n'y avait pas dans cet acte, comme dans celui-ci, des termes qui les contraignissent à exercer ce pouvoir exclusivement ?

M. Irving :—Non.

Sir Richard Couch :—Il s'agissait d'un seul parlement pour l'Union ?

M. Irving :—Un seul parlement pour l'Union.

Sir Richard Couch :—Nous n'aurons pas à nous occuper de cela.

M. Irving :—Non. La question que Votre Seigneurie avez suggérée est de savoir quel était le pouvoir primitif de la législature provinciale ; je crois que cela se trouve ici, à la page 10 des statuts 21, renvoie à 32 Geo. III, ch. 1. Cela nous reporte à ce que l'on appelle l'Acte de Québec. Je n'ai guère besoin de dire à Vos Seigneuries que c'était la Province de Québec à l'époque de la conquête ; qu'alors la province de Québec fut divisée en deux provinces—le Haut et le Bas-Canada—et qu'ensuite vint l'Union.

Sir Barnes Peacock :—En 1840 ?

M. Irving —Oui ; l'Union date de 1840. La législation première se trouve dans XIV Geo. III. C'est là le premier acte. Cet acte a été modifié. C'était donner aux provinces le pouvoir de légiférer sur tous sujets. Il n'y a pas de restriction. Par conséquent, lorsque ces diverses provinces ont été confédérées, tous ces pouvoirs

généraux se sont trouvés transférés à l'ensemble du Canada. Je parle du Canada et de ses provinces, sous réserve, naturellement, de cette répartition. Nous disons donc qu'en 1866, une législature compétente, parfaitement et pleinement autorisée, a établi à l'égard de ce qui constitue aujourd'hui la province d'Ontario, les institutions municipales du Haut-Canada, et cette loi particulière est restée en vigueur jusqu'à ce jour. Par l'article 129 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, toutes les lois alors en vigueur ont été conservées comme lois pour les provinces et la Puissance en général, et devaient demeurer en vigueur jusqu'à ce qu'elles fussent modifiées par l'une ou l'autre des législatures respectives ayant juridiction sur le sujet d'après les termes de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord :—" Sauf toute disposition contraire prescrite par le présent acte, toutes les lois en vigueur en Canada, dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, lors de l'union, continueront d'exister dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, respectivement, comme si l'union n'avait pas eu lieu ; sauf, néanmoins—à l'égard de celles rendues par des actes du parlement de la Grande-Bretagne, ou existant en vertu de ces actes—à être révoquées, abolies ou modifiées par le parlement du Canada, ou par la législature de la province respective, conformément à l'autorité du parlement ou de cette législature en vertu du présent acte." C'est la première fois que nous rappelons cet article à Vos Seigneuries. Naturellement, cet article est décisif, ainsi que je le soumets respectueusement, par suite du fait que la loi de 1866, quant aux institutions municipales du Haut-Canada, est toujours la loi, excepté là où l'autorité ayant compétence en vertu de la répartition contenue dans les articles 91 et 92, a jugé à propos de légiférer. Je dis que, généralement parlant, en dehors des choses dont nous avons déjà parlé—phares, balises, bouées et choses de ce genre, et ports qui sont spécialement assignés au parlement fédéral—nous devons recourir à ce statut pour avoir la définition propre de ce que sont les institutions municipales. Si nous en sommes rendus là, alors je dis, pour me servir des expressions du juge en chef Spragge, que cette législation n'est qu'une modification du mécanisme de l'acte.

Sir Barnes Peacock :—Appelez-vous la commission des licences une institution municipale ?

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—C'est tout à fait différent. Deux actes ont été adoptés dans la même année—l'un à l'intention des institutions municipales, et l'autre à celle des commissaires des licences.

M. Irving :—Oui ; je vais maintenant traiter cette question. A la page 31, l'acte dont je parle actuellement dit ceci : "Le conseil de tout township, ville ou village érigé en corporation, et les commissaires de police dans les cités, pourront, respectivement, passer des règlements pour accorder des certificats de licences d'auberges, ainsi que pour l'octroi de licences de magasins," et ainsi de suite.

Sir Barnes Peacock :—Il faut remonter plus loin pour voir de quoi se composait le conseil.

M. Irving :—C'est ici. Le conseil se composait d'un corps électif ; les conseils de toutes ces municipalités se composaient de corps électifs ; mais à l'égard des licences d'auberges et des questions relatives à la vente des liqueurs, la législature de 1866 a jugé à propos d'assigner aux cités un bureau de commissaires de police. Dans toutes les autres municipalités—townships, villes et villages érigés en corporation—la réglementation des auberges était du ressort des conseils proprement dits, mais dans les cités, cédant probablement à l'idée que les conseillers pourraient être influencés, elle a institué un bureau distinct de commissaires de police. La loi actuelle pourvoit à l'établissement d'un bureau distinct qui s'appelle le bureau des commissaires des licences, et qui, on le voit, est d'une nature tout à fait différente, puisque c'est une charge d'honneur.

Sir Barnes Peacock :—Ces bureaux de commissaires des licences se composent de trois personnes ?

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Ils ne ressemblent pas aux conseils des anciennes corporations municipales ?

M. Irving :—Non.

Sir Barnes Peacock :—Comment le statut qui a donné aux conseils des corporations municipales le pouvoir de faire certaines choses, étend-il ce pouvoir aux trois personnes nommées commissaires des licences ? Il y a deux actes distincts—l'acte concernant les commissaires des licences, et un nouvel acte concernant les corporations municipales. Ils les traitent comme corps distincts. Le dernier article de l'un de ces actes parle de la même manière que l'autre de l'application des pouvoirs conférés par les lois.

M. Irving :—L'un des actes a transféré à un nouveau bureau tous les pouvoirs et autorité dont avaient été revêtus jusque là les commissaires de police dans les cités.

Sir Barnes Peacock :—Mais c'était là un nouvel acte. Il ne tombe pas sous le coup de la section qui a conservé les actes du Canada après la confédération.

M. Irving :—Non. Ce que je prétends est que c'est une modification parfaitement autorisée par le langage de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, lequel dit que la législature provinciale aura droit de rendre toutes lois et de faire toutes modifications aux lois ayant trait aux sujets suivants. Il n'y a là rien de forcé, rien de difficile, rien d'extraordinaire.

Sir Barnes Peacock :—Je ne parle actuellement que de la constitution de l'acte de 1866. Vous savez, l'acte de 1866 est obligatoire actuellement.

M. Irving :—Non. Je dis que c'est le fondement de la loi, et que toute la législation d'Ontario, depuis cette époque jusqu'à présent, est basée sur les catégories de sujets et pouvoirs qu'embrasse la section 66, à l'exception des cas isolés—tels que balises et choses de ce genre—qui dans la répartition, sont spécifiés en faveur de la section 91. Par conséquent, je dis qu'en légiférant sur ces sujets, les provinces légiféraient relativement à la catégorie de sujets qu'embrasse la section 92, et n'en sortaient pas. Les pouvoirs des municipalités, qui étaient en vigueur et reconnus par la loi jusqu'en 1867—époque à laquelle ils ont été modifiés—sont contenus dans toutes les sections depuis la page 36 jusqu'à la page 40, et Vos Seigneuries verrez quel grand corps de lois il y a là—lois qui, dans un sens général, ne sont, après tout, que les règlements de police, et qui seraient sujettes à être complètement détruites, d'après la manière de voir qui vous a été exposée—à savoir, que ces matières—qui sont des règlements locaux concernant des matières de trafic—doivent être affectées par le pouvoir général qu'a la Puissance de réglementer le trafic et le commerce. Il est tout à fait impossible de supposer qu'à l'époque où, en 1867, le parlement impérial légiférait pour nous et s'occupait de cette question des institutions municipales—pour employer exactement le mot du statut qui avait été adopté l'année précédente, statut porté ici devant lui, par les mêmes hommes qui étaient membres de cette législature-là—nous soyions accusés d'avoir restreint ce statut, en tant que la province est revêtue des pouvoirs qu'il confère, en dehors des matières spéciales décrites dans la section 91 ; et ce " trafic et commerce," en ce sens général, ne nuit pas à mon argumentation, parce que nous avons, dans la section 91, qui énumère les pouvoirs, plusieurs cas où le trafic et le commerce seraient transgressés—les banques, l'insolvabilité, les havres, les phares, l'intérêt peut-être (je n'en suis pas sûr), et plusieurs matières de ce genre qui, ordinairement, tomberaient dans le domaine du trafic et du commerce, et qu'il aurait été tout à fait inutile de comprendre dans l'acte concernant " le trafic et le commerce," si cet acte devait s'interpréter aussi largement que le prétendent mes savants amis.

Sir Barnes Peacock :—Votre argument, si je comprends bien, est que la législature elle-même aurait pu légiférer sur ces sujets en vertu du paragraphe 16 de la section 92 ?

M. Irving :—Oui ; mais non relativement aux matières contenues dans la section 91, naturellement.

Sir Barnes Peacock :—Vous voulez dire que sur ces sujets la législature aurait pu légiférer dans la limite des pouvoirs conférés par la section 92 ?

M. Irving :—Oui, et elle a effectivement légiféré ; et les pouvoirs actuellement mis en doute ne sont que des pouvoirs dans les limites desquels elle avait pleinement le droit de légiférer en vertu de l'acte de 1866. Ceci pourrait être regardé comme étant quelque peu de la nature de la loi commune du pays si elle avait été introduite à cette époque. Je ne sais pas si c'est un terme propre à employer. Nous avons toujours cela à consulter comme guide, en quelque sorte, pour déterminer ce qui est en dedans et en dehors des pouvoirs à être classés sous le titre d'"institutions municipales" Dans la cause de Angus *vs* La compagnie d'assurance *Queen*, 1 Cartwright, page 129, Vos Seigneuries avez approuvé l'idée de recourir à la législation existante comme argument juste dans l'interprétation de l'acte fédéral.

Sir Barnes Peacock :—Je croyais que vous vouliez dire que cela tombait sous le coup de l'acte.

M. Irving :—Non ; je dis que nous n'avons rien excédé de ce qui est dans l'acte par conséquent, tous les pouvoirs conférés par cet acte sont une exception pour le trafic et le commerce, ou toute autre chose, en tant que les pouvoirs de police ou les règlements municipaux sont concernés.

Je passe maintenant à l'autre question se rattachant à la peine des travaux forcés. L'attention de Vos Seigneuries a été attirée sur le jugement rendu dans la cause de la Reine *vs* Trawley. Si vous consultez, l'exposé de la cause tel qu'il se trouve dans le 7e vol. des Recueils de Jurisprudence de la cour d'appel d'Ontario, page 246, vous verrez que les causes de la Reine *vs* Hodge et de la Reine *vs* Trawley ont non-seulement été plaidées ensemble, mais que jugement a été rendu dans les deux en même temps.

Sir Robert Collier :—Nous comprenons parfaitement cela.

M. Irving :—Son Honneur le juge en chef Hagarty, dans la cour inférieure, déplora de ne pouvoir rendre jugement—regrettant que la législature d'Ontario n'eut pas le pouvoir d'infliger les travaux forcés dans un cas d'une aussi grande importance que celui-ci pour le maintien de l'ordre.

Sir Barnes Peacock :– Quelle était la contravention dont il s'agissait?

M. Irving :—Vente de liqueurs sans licence. Il n'y eut pas de raison de donnée pour que le mot "emprisonnement" ne fût pas supposé emporter la peine des travaux forcés dans les cas que la législature avait jugé de son ressort. Il n'y eut pas de raison d'assignée pour cela dans le jugement de la cour ou dans l'argumentation faite devant elle ; par conséquent, je pense qu'il est raisonnable de dire que le pouvoir en question se trouvait impliqué. Dans le système municipal dont j'ai parlé, ce pouvoir d'infliger les travaux forcés est conféré et était de la compétence des institutions municipales. Pourquoi donc les provinces auraient-elles, après l'adoption de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, moins de pouvoir à l'égard des institutions municipales, et moins de pouvoir pour légiférer sur des catégories de sujets à l'égard desquels elles avaient, en vertu du paragraphe 15, le droit d'appliquer la peine? Pourquoi auraient-elles moins de pouvoir qu'avant la législature générale?

Sir Barnes Peacock :—La loi criminelle entière du pays était entre les mains du parlement du Canada.

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Mais le parlement provincial d'Ontario n'avait pas le pouvoir de légiférer en matière criminelle.

M. Irving :—Excepté à l'égard des catégories de sujets qui lui sont exclusivement attribués.

Sir Barnes Peacock :—Oui ; mais je veux dire que le parlement du Canada était revêtu, à l'égard de la loi criminelle entière, de tout le pouvoir maintenant conféré au parlement fédéral par le paragraphe 27 de la section 91.

M. Irving :—Oui ; mais cela n'a pas détruit le droit du parlement provincial.

Sir Barnes Peacock :—Je ne dis pas que ça l'a détruit ; mais vous demandez pour quelle raison la législature provinciale aurait moins de pouvoir sous le nouvel acte que sous l'ancien.

M. Irving :—Je voulais dire à l'égard des choses qui lui sont exclusivement attribuées. Certainement qu'elle ne pouvait pas légiférer généralement en matière criminelle, mais à l'égard de la punition d'un délit, à l'égard de l'infraction ou contravention

tion aux lois qu'elle était autorisée à rendre, elle avait tous les pouvoirs qui s'en suivraient naturellement si la loi criminelle et la procédure en loi criminelle lui étaient assignées.

A la page 7 du Livre violet sont reproduits les sections 102 et 110 du chap. 92 des statuts refondus du Canada :—" 110. Lorsqu'une personne aura été reconnue coupable d'un délit pour lequel l'emprisonnement autre que dans le pénitencier, peut être infligé, la cour pourra condamner le délinquant à être emprisonné, ou à être emprisonné et tenu aux travaux forcés, dans la prison commune ou la maison de correction," et ainsi de suite, bien qu'un statut refondu du Canada, antérieur à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, soit encore en vigueur à l'égard des délits provinciaux—je veux dire les délits à l'égard desquels les législatures des provinces ont le droit de légiférer. Cette section particulière a été rétablie—autant que le parlement général du Canada se trouve concerné—par un système général de refonte, et se trouve imprimé de nouveau à la page 40.

Sir Barnes Peacock :—C'est par l'acte fédéral, en vertu d'un pouvoir général.

M. Irving :—Oui ; cette section se trouve à la page 40. Elle répète simplement les mêmes termes et les applique à toutes les provinces à l'égard du Canada. Mais Vos Seigneuries verrez que le parlement fédéral ne pouvait pas légiférer à l'égard de délits qui demeuraient du ressort des provinces, et, par conséquent, la loi provinciale en matière criminelle ou de punition en ce cas, demeurait ce qu'elle était avant que le parlement fédéral la prît en mains ; et, à l'égard des délits provinciaux, cet acte est toujours la loi du pays. Et puis, il me semblerait que la législature provinciale ayant, par le paragraphe 6, le pouvoir de maintenir l'établissement d'une prison de réforme dans et pour la province, cela impliquât l'idée que les mots "punition par l'emprisonnement," tels que contenus à la page 15, doivent signifier l'emprisonnement qui serait nécessairement celui qui devait être subi dans les prisons publiques et de réforme dans la province. Je me propose de démontrer à Vos Seigneuries que nous avons, en vigueur dans les provinces, une législation dans laquelle les travaux forcés faisaient partie de la peine, d'après le parlement impérial à l'époque où nous avons obtenu notre constitution, en 1792, dans le cas de délits analogues à ceux qui sont exclusivement du ressort de la législature, et auxquels la peine des travaux forcés a toujours été attachée.

Sir Barnes Peacock :—Elle dit seulement que le juge de paix pourra condamner à l'emprisonnement avec ou sans travaux forcés, dans le cas où un bref de saisie aura émané et qu'il ne sera pas trouvé d'effets—qu'il pourra le faire en certains cas sans avoir au préalable émis un bref de saisie.

M. Irving :—Mon intention était de vous renvoyer à la page 40, section 94. Ce que je dis se réduit à ceci, que lorsqu'en vertu de l'acte à la page 7, il plaît à la législature d'Ontario de décréter l'emprisonnement, la peine des travaux forcés s'en suit en vertu de ce pouvoir général. La raison pour laquelle j'attire l'attention de Vos Seigneuries sur la page 40, est de vous mettre en garde contre tout argument suggérant que c'est aujourd'hui un pouvoir absorbé par la Puissance, et qui ne saurait rester du ressort de la province. Je dis que ce pouvoir demeure reconnu à la province, parce que la section 100, page 1, fait encore partie de la loi criminelle des provinces. Je renverrai Vos Seigneuries à ces statuts pour cette question d'emprisonnement. Il n'y aurait pas de raison pour que la province ne décrétât pas l'emprisonnement pour la vie.

Sir Barnes Peacock :—C'est-à-dire, en supposant qu'elle en eût le pouvoir.

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Ce statut ne s'applique pas à moins qu'elle n'ait le pouvoir en question.

M. Irving :—La section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, paragraphe 15, ne limite pas la durée de l'emprisonnement. La province peut punir par l'emprisonnement.

Sir Barnes Peacock :—Ceci dit seulement que la cour peut condamner le délinquant à l'emprisonnement, ou, si les travaux forcés font partie de la peine, à l'emprisonnement avec travaux forcés ; néanmoins, avant de pouvoir condamner à l'empri-

sonnement avec travaux forcés, vous devez démontrer que les travaux forcés font partie de la peine.

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Alors la question est celle-ci :—La législature avait-elle le pouvoir d'infliger les travaux forcés, ou pouvait-elle déléguer ce pouvoir ? Je ne vois pas comment cet acte démontre que la législature avait le pouvoir en question.

M. Irving :—Cet acte démontre que si elle avait le pouvoir de décréter l'emprisonnement, alors comme conséquence nécessaire.

Sir Barnes Peacock :—Je ne le comprends pas de cette manière. Je lis à la page 40 qu'il faut que la peine des travaux forcés ait été décrétée pour que le juge puisse l'infliger.

M. Irving :—Section 110, page 7. C'est un acte de l'ancienne province du Canada, qui demeure en vigueur pour la partie de la loi criminelle qui est de la compétence de la province. "Lorsqu'une personne aura été reconnue coupable d'un délit pour lequel l'emprisonnement, autre que dans le pénitencier, peut être infligé, la cour pourra condamner le délinquant à être emprisonné, ou à être emprisonné et tenu aux travaux forcés dans la prison commune ou la maison de correction."

Sir Barnes Peacock :—Lorsqu'une personne a été reconnue coupable d'un délit et punie, on peut l'envoyer en prison aux travaux forcés ?

M. Irving :—Oui.

Sir Barnes Peacock :—Cela ne doit-il pas vouloir dire être emprisonné, ou être emprisonné et tenu aux travaux forcés, selon que le cas peut l'exiger ?

M. Irving :—Naturellement, si l'acte disait sans travaux forcés, cela pourrait être une question tout à fait différente.

Sir Robert Collier :—Je crois que nous comprenons ce que vous voulez dire.

M. Irving :—Je traiterai très brièvement un point qui se rattache à celui-ci : c'est que, par notre acte de 1866, nous avons une législation qui autorise le conseil à acheter des propriétés pour une ferme industrielle.

Sir Robert Collier :—Il ne semble pas très essentiel d'entrer dans l'acte de 1866. Vous pourriez tout au plus vous en servir pour démontrer ce qu'étaient les institutions municipales à l'époque de son adoption. Vous ne pouvez pas faire fonds sur ses dispositions spécifiques comme contrôlant la présente cause.

M. Irving :—Si Vos Seigneuries prêtez attention aux jugements de notre cour, il y a dans le 1er vol. de Cartwright, page 676, une cause de "La Reine *vs.* Boardman" dans laquelle, en 1871 ou 1872, la cour a maintenu que l'infliction des travaux forcés entrait dans l'exercice des pouvoirs de la province d'Ontario.

Et puis il y a une autre classe de cas que je vais signaler à Vos Seigneuries ; c'est qu'à l'époque où le Canada obtint sa constitution de la mère-patrie, l'on introduisit dans la province un corps de lois criminelles qui constituait la loi criminelle alors en vigueur dans la Grande-Bretagne. Ce fut la loi qu'on introduisit en Canada. Naturellement, la législature de l'époque, et toutes les législatures jusqu'à ce jour, avaient, par ce fait, le droit de légiférer jusqu'au même point quant à la punition. Dans une note qui se trouve à la page 586 du 2e vol. de Cartwright, a été imprimée, relativement à l'immoralité, une collection d'actes qui tous sont des sujets tombant dans la catégorie assignée à la législature provinciale—sujets auxquels le parlement impérial attachait sans exception, à cette époque, la peine des travaux forcés. Ces actes législatifs se rapportent aux maisons de correction qui sont du domaine de la législature.

Sir Robert Collier :—Je ne crois pas que nous ayions besoin d'une énumération de ces actes.

M. Irving :—Je crois, milord, que ce sont là les trois principaux points sur lesquels je désirais adresser la parole à Vos Seigneuries—ce qu'il était presque inutile que je fisse après mon savant ami—mais que j'ai exposés, sous forme de récapitulation, aussi brièvement qu'il m'était possible de le faire dans les circonstances.

M. Kerr :—Plaise à Vos Seigneuries,—Je demande l'indulgence de ce tribunal pour quelques moments, pendant que j'essaierai d'appeler l'attention sur quelques-uns des arguments qui ont été présentés. Je m'efforcerai d'être aussi bref que

possible, et de ne répéter en aucune manière rien de ce que j'ai soumis à Vos Seigneuries au début de la cause que j'ai alors tâché d'exposer aussi nettement que je le pouvais, afin de rendre la question intelligible à notre point de vue.

A l'égard de la question qui a été traitée en premier lieu, tant par moi-même que par M. Jeune, et qui a aussi été traitée dans le même ordre par M. Davey, à l'appui de la manière de voir des intimés—question relative à la juridiction conférée par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord—le principal argument qu'on a fait valoir repose sur le fait que par la section 72 les institutions municipales ont été conférées à la législature locale. Lorsqu'il a présenté cet argument, mon savant ami, M. Davey, a dit que nous devions envisager les institutions municipales telles qu'elles existaient à cette époque en Angleterre et dans tout le Canada. Il a aussi appelé l'attention sur le jugement—auquel il avait été fait allusion avant—rendu dans la cause de Parsons *vs.* la Compagnie d'assurance "La Citoyenne." J'ose dire que les propositions établies dans cette cause, telles que fournies jusqu'à présent, supportent la manière de voir que nous exposons à Vos Seigneuries plutôt que celle sur laquelle s'appuient les intimés. Je renverrai à la page 273 du premier volume de Cartwright, et aux observations de Leurs Seigneuries dans cette cause:—"Par conséquent, à l'égard de certaines catégories de sujets décrites d'une manière générale dans la section 91, le pouvoir législatif peut être du domaine des législatures provinciales quant à certaines matières tombant dans la description générale de ces sujets. Dans ces cas, le devoir des cours est—quelque difficile que soit la chose—de constater à quel degré et à quel point existe, dans chaque législature, l'autorisation de légiférer sur des matières tombant dans ces catégories de sujets. Ce ne pouvait pas être l'intention qu'un conflit existât; afin de prévenir un pareil résultat, le langage des deux sections doit être pris concurremment, et celui de l'une interprété, et--lorsque nécessaire — modifié par celui de l'autre." Il me semble, milords, qu'appliqué à la cause actuelle, ceci est d'une grande force au point de vue de la décision dans Russell *vs* la Reine. C'est-à-dire que si en faisant l'épreuve de la matière quant au sujet, nous trouvons qu'il repose dans l'autre section, il ne doit pas y avoir de conflit quant à la compétence à l'égard de ce sujet. Ce n'est pas une question de savoir si son opération peut jamais être localisée, mais de savoir si elle peut jamais être traitée par les législatures —qu'elle soit localisée ou générale--par tout le Canada, et c'est au sujet qu'il faut en revenir pour savoir où se trouve la compétence. Or, traitant la question de cette manière, il a été décidé, dans la cause de Russell *vs* la Reine, que l'acte soumis à l'examen était de la compétence du parlement fédéral. Je soumets donc avec confiance ma prétention que si on fait l'épreuve de cette manière, si on l'envisage tel qu'il est, et si on le compare avec l'acte actuellement soumis à l'examen, c'est un acte qui traite du même sujet, et qui traite, sous beaucoup de rapports, ce même sujet de la même manière. L'acte de 1868 sur lequel cette question a surgi dans cette poursuite, porte le titre abrégé "d'Acte de Tempérance du Canada." Pour commencer, il est intitulé "Acte concernant le trafic des liqueurs enivrantes." Puis, suivent un certain nombre de dispositions. Je ne demanderai pas à Vos Seigneuries de consulter, entre autres, la section 98, où il y a une disposition pour l'abrogation des règlements passés sous l'autorité de l'Acte de Tempérance, 1864. Mais il convient d'attirer l'attention sur ce que c'était que cet acte. L'acte de 1864 était un acte de l'ancienne Province de Québec. Il ne s'appliquait, par conséquent, qu'aux nouvelles provinces d'Ontario et de Québec, et, ayant une telle application, c'était un acte sous l'autorité duquel les conseils municipaux pouvaient soumettre des règlements dans leurs propres localités; et dans ces localités on pouvait adopter ou rejeter ces règlements. De là ont surgi des questions à l'égard de cet acte après la confédération, en conséquence de quoi a été adopté l'Acte de Tempérance du Canada, qui couvre réellement le même terrain que l'Acte de Tempérance de 1864, lequel était en vigueur dans les provinces d'Ontario et de Québec. Dans cet acte il est expressément prescrit que "dans le cas où une pétition adressée au gouverneur en conseil demanderait l'abrogation d'un statut adopté par le conseil d'un comté, les règlements pourront être annulés;" c'est-à-dire, le gouverneur en conseil peut abroger les règlements, en sorte que les

institutions municipales comme telles, lorsque appliquées au trafic des liqueurs enivrantes, sont réputées être sous le contrôle du parlement fédéral par l'acte de 1878, et par la cause de Russell *vs.* la Reine qui déclare que cet acte était de la compétence de la législature fédérale. Je soumets le simple fait que les institutions municipales, telles qu'il y est fait allusion là, ne gouvernent ni ne contrôlent la chose, et ferment absolument la porte à l'argument, même en supposant qu'il fût dans ces termes. Nous voyons donc qu'on s'est occupé du contrôle du trafic. L'acte concernant le trafic des liqueurs est adopté par le parlement fédéral, qui va jusqu'à dire que "lorsqu'un règlement de cette nature aura été passé en vertu de l'Acte Municipal, et qu'il y aura, de la part des habitants, une pétition demandant l'abrogation de ce règlement, le gouverneur en conseil pourra, par un arrêté du conseil, abroger ce règlement, et, sur ce, tel règlement deviendra absolument nul et de uul effet." Puis, à la suite de cela, nous avons une prohibition du trafic par le fait que cet acte entre en vigueur et est suivi d'effet dans un comté. Cet acte prohibe le trafic d'une manière relative. Il prohibe la vente en détail, excepté pour des fins de médecine et des besoins de fabrication. Il prohibe la vente en gros par les distillateurs ou les brasseurs, à moins qu'ils ne vendent leurs liqueurs aux droguistes, qui peuvent l'employer dans la localité de la manière relative que j'ai signalée, ou à moins que ce ne soit dans un but d'exportation en dehors de la localité dans laquelle l'option locale est exercée ; et il prohibe la vente de tout à l'exception des vins du pays. Quant à ses vins, l'acte ne s'oppose pas à la vente au gallon ; on peut en vendre d'un à dix gallons, en sorte que, comme trafic, voici qui fait le sujet d'une législation de la part du parlement fédéral, lequel va jusqu'à entraver les conseils municipaux, et de la part de ces derniers au moyen des règlements qui ont été passés jusqu'ici. Où que cette question soit soumise à Vos Seigneuries, je vois que Vos Seigneuries déclarent que cet acte est de la compétence du parlement fédéral. L'acte en question qui nous occupe en ce moment n'est qu'un acte concernant le trafic des liqueurs enivrantes, et l'autre acte concerne la vente des liqueurs enivrantes. Les deux semblent pratiquement le même ; ils visent au même but, et nous voyons que l'acte dont il s'agit ici et que nous soumettons peut seulement être supporté jusqu'au point auquel il autorise l'imposition d'une taxe de licence, dans le but de créer un revenu, et non dans celui de rendre le trafic légal. Nous voyons que cet acte prohibe la vente, à moins qu'on ne se munisse d'une licence ; puis, il décrète un certain nombre d'autres dispositions que dans la cause de Russell *vs* La Reine la cour a jugées être de la compétence du parlement fédéral.

Sir Robert Collier :—Pour pouvoir accorder une licence il était nécessaire de prohiber la vente sans licence.

M. Kerr :—Oui ; naturellement, je ne mets pas cette partie en doute. Je dis que lorsque les législatures provinciales outrepassent cela et entreprennent de légiférer sur le trafic des liqueurs, elles empiètent sur le terrain même où, jusqu'à un certain point, le parlement fédéral a agi. Puis, mon savant ami, M. Davey, a lu la section 112 de cet acte : "Toutes personnes qui, ayant violé quelqu'une des dispositions du présent acte ou de tout acte provincial actuellement en vigueur, ou qui pourra l'être, concernant l'octroi des licences," etc. Cette section ne dit pas tout acte actuellement en vigueur "réglementant le trafic," mais "concernant l'octroi des licences," et, jusqu'à ce point, ils disent que si une personne contrevient à cette loi en essayant de transiger au sujet de l'accusation qui peut être portée, ce sera punissable comme un crime. L'argument que je me suis efforcé de présenter, était que le parlement fédéral peut suppléer à tout ce qui peut manquer au pouvoir qu'a la province d'accorder des licences ; et, si c'est nécessaire, il doit appuyer ce pouvoir ou réglementer le trafic, de manière à ce qu'il soit compatible avec les pouvoirs des législatures provinciales. Ensuite nous arrivons à la cause de Parsons *vs.* les Compagnies d'assurance La Citoyenne et Queen, à la page 273. "La première question à décider est de savoir si l'acte attaqué en nullité dans le présent appel tombe dans quelqu'une des catégories de sujets énumérées dans la section 92, et attribuées exclusivement aux législatures des provinces ; car s'il n'y tombe pas il ne peut être d'aucune validité, et alors aucune autre question ne s'élèverait. Ce n'est que lorsqu'un acte de la législa-

ture provinciale tombe *primâ facie* dans l'une des catégories de ces sujets que s'élève la question ultérieure de savoir si, malgré qu'il en soit ainsi, le sujet de l'acte ne tombe pas aussi dans une des catégories de sujets énumérées par la section 91." Puis—pour passer sur ceci aussi rapidement que possible—mon savant ami a soutenu que parce qu'on a trouvé dans l'acte 1866 certaines dispositions concernant la réglementation du trafic des liqueurs, il faut supposer que lorsque l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord a été adopté—et les mots suivants ont été employés : "Que la province pourra légiférer concernant les institutions municipales de la province"—c'était dire que la législature provinciale peut légiférer à l'égard de toutes les matières contenues dans ce livre. J'ose affirmer que ce n'est pas ce qu'on a voulu dire du tout. Nous trouvons dans l'Acte des institutions municipales, 1866, des sujets qui sont évidemment en dehors de ses pouvoirs. J'appellerai l'attention sur l'un d'eux pour démontrer ce que je veux dire. Voici ce que décrète la section 283 de l'acte de 1866. "Le conseil de toute cité et ville pourra passer des règlements.—1. A l'effet de nommer des inspecteurs pour régler les poids et mesures suivant l'étalon légal; 2. Pour visiter tous les lieux où l'on se sert de poids et mesures, romaines ou bascules de quelque espèce que ce soit; 3. A l'effet de saisir et détruire celles de ces choses qui ne seront pas selon l'étalon; 4. A l'effet d'imposer et lever des amendes sur les personnes qui seront trouvées en possession de poids, mesures, romaines ou autres machines à peser non étampés ou faux."

Nous voyons dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, section 91, que ce sujet est l'un de ceux qui sont spécialement attribués au parlement fédéral.

Dans la section 91, sous le sous-titre 17, il est expressément fait mention des poids et mesures.

Sir Arthur Hobhouse :—On ne nie pas que le pouvoir qu'a la législature provinciale de légiférer à l'égard des municipalités serait réduit par la section 91. L'argument est que, sauf ces exceptions, les institutions municipales doivent s'entendre comme en opération à l'époque de l'union.

M. Kerr :—Et puis, il y a une autre raison, qui est celle-ci : Quelles choses ont été conférées qui sont mentionnées dans l'acte de 1866 ? Nous n'avions pas les mêmes institutions municipales dans chaque province du Canada. Nous en avions, par exemple, dans la province du Nouveau-Brunswick. Je prendrai, par exemple, le sujet même du trafic des liqueurs. Nous n'avons dans le Nouveau-Brunswick aucune loi qui confère aux municipalités quelques pouvoirs que ce soit relativement aux auberges ou magasins. Vos Seigneuries verrez que cela est clairement démontré par le jugement qu'a lu ici mon ami, M. Davey, et dans lequel le savant juge siégeant fait expressément mention de ce fait. C'est dans la cause de Trois-Rivières *vs.* Sulte, lorsqu'il passe en revue l'état de la législation existante à l'époque où cet acte fut adopté, que Sa Seigneurie mentionne ce fait : "Par le système municipal en vigueur dans la Nouvelle-Ecosse, les autorités municipales étaient revêtues de pouvoirs prohibitifs. Quant au Nouveau-Brunswick, nous n'avons pas trouvé de statut qui confère ces pouvoirs; mais, à tout événement, nous avons les deux grandes provinces de la Confédération, et l'une des provinces secondaires qui persiste à compter au nombre des institutions municipales le droit de prohiber la vente des boissons fortes." Ce que je désire comprendre est ceci :—S'il s'agit des institutions municipales quant auxquelles le pouvoir est conféré, sont-ce les institutions municipales telles qu'entendues dans le Nouveau-Brunswick, où ce pouvoir n'a pas été conféré aux municipalités, ou sont-ce les institutions municipales comme on les comprenait dans la Nouvelle-Ecosse, où ce pouvoir était conféré jusqu'à un certain point ; ou sont-ce les institutions municipales du Bas-Canada, où ce pouvoir avait été conféré de nouveau jusqu'à un certain point; ou sont-ce les institutions municipales telles qu'elles existent dans la province d'Ontario, où ce pouvoir était conféré dans une bien plus grande mesure ? Mon avis est que dans l'examen de cette cause nous ne devons pas regarder avec les lunettes d'Ontario pour juger la question; mais nous devons chercher à savoir ce qu'étaient les institutions municipales, non comme les entendaient le parlement impérial ou la Grande-Bretagne. Si ce doit être comme c'était en Canada, ça doit être institutions municipales telles qu'universellement adoptées par tout le

Canada. Dans tous les cas, où faut-il tirer la ligne ? Faudra-t-il qu'une province soit revêtue d'un pouvoir supérieur à ce que l'autre a, ou serait-ce que les mêmes pouvoirs auraient été donnés à des provinces qui n'avaient jamais exercé ces pouvoirs auparavant, et qui étaient entrées en existence après d'autres ? Je dis que si l'on scrute la question de cette manière, et si l'on applique la cause de Russell *vs* La Reine, et celle de Parsons *vs* La Compagnie d'Assurance La Citoyenne, tout ce qu'il y est établi vient directement à l'appui de notre prétention que les institutions municipales doivent être choisies entre tout ce qui porte obstacle au trafic et au commerce, et que le trafic des liqueurs tomberait dans cette catégorie.

Le point sur lequel mon savant ami a ensuite insisté à l'égard de cette affaire—ou celui dont il me faut ensuite importuner Vos Seigneuries—est la question relative à l'Acte des Licences d'Ontario. Nul doute que si c'était simplement un acte *bonâ fide* pour des fins de revenu, et qu'il imposât simplement une taxe de licence, nous ne devrions pas être ici à discuter la question. Mais lorsque nous voyons qu'il procède à réglementer le trafic, à le contrôler et à le prohiber—non seulement à le contrôler, mais même, lorsque la licence est accordée, il pourvoit au cas des personnes adonnées à l'ivrognerie, ou connues pour boire à l'excès; l'hôtelier reçoit un avertissement, et il ne lui est plus permis de vendre à ces personnes—lorsque nous voyons que cet acte met des entraves à beaucoup d'autres occupations légitimes, je prétends qu'il sort des cas auxquels nous avons fait allusion.

Au soutien de sa thèse, mon savant ami a cité des jugements rendus par les cours du Canada. Tout ce que je désire dire en réponse est ceci:—Dans plusieurs de ces causes, au moins dans la seconde qu'il a citée—celle de Keefe *vs* McLennan—et dans la cause de la Reine *vs* les juges du comté de King, le jugement a été rendu par le juge en chef Ritchie. J'ai attiré l'attention sur son jugement en cour suprême, lequel me paraît être, à tout événement, confirmé dans la cause de Russell *vs* la Reine. J'ai attiré l'attention sur son jugement dans lequel il a dit qu'il persistait dans la manière de voir par lui précédemment exposée quant à l'existence du pouvoir de légiférer en cette matière; je crois qu'en relisant le jugement mon savant ami s'est aperçu que ce que j'ai lu à Vos Seigneuries était le langage même que j'avais l'intention de lire à Vos Seigneuries, et soutenait mon dire. La cause de Keefe *vs* McLennan est basée sur les décisions des Etats-Unis. C'est ainsi qu'elle est expressément rapportée dans le livre de Cartwright. Elle est entièrement fondée sur l'idée erronée que l'Etat—qui est là l'autorité locale—est revêtu du pouvoir en question, et que, par conséquent, la province doit posséder ce pouvoir à l'encontre de l'autorité fédérale. En outre, elle va jusqu'à dire, ainsi que l'une de Vos Seigneuries l'a fait remarquer, que la province peut légiférer à l'égard de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement qui constituent l'un des sujets mêmes spécialement confiés au parlement fédéral, et ce pour des raisons particulières. La dernière de ces objections est exposée dans la cause de Blouin *vs* la Corporation de Québec, où le jugement était divisible; et dans la cause des Trois-Rivières *vs* Sulte, à laquelle mon savant ami a fait allusion, la seule question en jeu était la validité du règlement qui imposait une taxe de licence. Elle ne supporte pas l'argumentation de mon savant ami. Vos Seigneuries verrez, en consultant la page 282, qu'il y est dit expressément : " Le statut cité dans la cause actuellement soumise à l'examen ne constitue pas une autorisation au conseil municipal de taxer au moyen de licences ; c'est un acte qui permet à la municipalité de restreindre, généralement, la vente des liqueurs. Il est vrai que par le règlement cette prohibition a eu pour effet de créer un revenu pour les fins municipales; mais ceci ne remédiera pas au défaut de compétence du statut, parce qu'un statut *ultrà vires* ne demeure pas en vigueur; car une licence partielle—quelque partie fractionnaire—est de la compétence de la législature, à moins qu'il ne ressorte que le sujet en dehors de ses attributions est parfaitement distinct de celui qui n'en sort pas, et que chacun est une déclaration distincte du pouvoir législatif. Tel n'est pas le cas ici. Nous pensons, par conséquent, en tant que le paragraphe 9 de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord se trouve concerné, que cela n'autorise pas le statut en question." Vu que cette cause a été citée dans l'argumentation, il peut être bon de faire remar-

quer que la décision de la cour suprême dans la cause de Severn *vs* La Reine n'est pas en question dans celle-ci. Par conséquent, nous ne sommes pas appelés à discuter l'ingénieuse application de la doctrine d'*ejusdem generis* aux catégories de sujets à l'égard desquels les législatures fédérales peuvent légiférer, ni à décider ce qu'est le genre qui comprend un "officier intelligent" et exclut un "brasseur." Mais il nous reste encore à décider une autre question, qui est de savoir si le paragraphe 8 ne couvre pas l'exercice du pouvoir que s'est donné la législature de Québec. Disons tout de suite que le droit d'adopter des lois prohibitives à l'égard des liqueurs n'est pas essentiel à l'existence des institutions municipales, et que, par conséquent, le paragraphe 8, si on l'interprète strictement, n'autoriserait pas la législature locale à rendre une telle loi prohibitive. C'était là le seul point—que la municipalité pouvait passer un règlement sous l'autorité de l'acte imposant une taxe de licence, et c'était la seule question dont il s'agissait. Par conséquent, les autres observations ne s'appliquent pas.

Mon savant ami, M. Irving, a cité la cause de La Reine *vs* Rourke, relativement à l'étendue de la délégation par la Puissance à la province ; mais je prétends que le jugement de la cour du banc de la reine n'emporte pas du tout l'effet que mon savant ami a exposé. Dans cette cause, il s'agissait de savoir quelle législature était compétente à constituer le jury. Il y avait eu une différence d'opinion. Etait-ce la Puissance ou la province qui pouvait le faire ? Voilà ce à l'égard de quoi on avait suscité des doutes, et la Puissance a adopté cet acte pour lever ces doutes. L'acte est expressément à cet effet ; il y est déclaré que tel est son objet. C'était à l'effet d'éviter des doutes."

Sir Arthur Hobhouse :—Il a été fait de manière à ce que l'une ou l'autre loi puisse embrasser le cas.

Mr. Kerr :—Oui. "Il me paraît très clair que, par cet acte de 1869, le parlement fédéral a adopté et confirmé les lois provinciales existantes concernant le jury, et qu'il a aussi déclaré que les futures lois provinciales sur le sujet seraient également adoptées et confirmées, sous réserve, toutefois, de son propre droit de contrôle au moyen de tout acte existant ou futur." En sorte que le parlement fédéral n'a pas conféré d'une manière absolue à la province le droit de légiférer. Il a ratifié ce qui avait été fait, et, dans l'intervalle, il a confirmé toute loi future que la législature locale pourrait rendre, se réservant pour lui le droit de légiférer à l'égard de cela. "Ceci ne demande pas à être interprété comme étant techniquement une délégation de sa propre autorité, mais plutôt, comme le dit le juge en chef Wilson, comme une acceptation de la loi provinciale et une législation relativement et par rapport à cette loi." Et plus loin, à la page 677 : "Bien que jusqu'à un certain point l'on puisse dire qu'il y a une délégation de pouvoirs à la législature locale, et vu qu'elle détermine les qualités voulues pour remplir les fonctions de jurés, ce n'est pas une autorisation à la législature locale ; c'est simplement une déclaration législative de la part du parlement fédéral que ce qu'a fait ou peut faire la législature locale déterminera les qualités requises d'un juré dans les causes criminelles." La raison pour laquelle cela a été fait est celle-ci : C'est expressément mis ici à l'égard de la question de délégation des fonctions du parlement fédéral à la législature locale. J'ajouterai seulement que si le jugement de la cour d'appel dans la Reine *vs* Hodge, qui n'admet pas le jugement de cette cour, est une bonne loi, le pouvoir de délégation existe ; en sorte que c'est par déférence pour le jugement même soumis dans cette cause, par lequel le gouvernement se dit lié, que ce dernier en vient à sa conclusion. C'est le jugement qu'a rendu M. le juge Cameron lorsque cette cause a paru devant la cour des plaids communs, dans notre cour ; le rapport s'en trouve dans le même volume, à la suite de l'autre jugement.

Le juge en chef de cette cour le dit formellement :—"Il n'y a de la part du gouvernement fédéral, aucune délégation du pouvoir de rendre des lois concernant le jury pour les cours criminelles dans Ontario. Tout ce qu'il y a, c'est que, par un acte positif de la Puissance, une certaine loi en vigueur dans Ontario, sera, pour les fins fédérales, la loi du Canada. C'est une loi fédérale rendue non *in extenso* mais relativement et par rapport à une loi d'Ontario." Je pense avoir démontré à Vos Seigneu-

ries que c'était alors l'avis des deux cours, dont l'une dit que s'il faut aller jusqu'à soutenir qu'il y a eu une délégation, alors tant que la décision rendue dans la cause de la reine *vs* Hodge prévaudra, nous sommes liés par cette décision.

Il y a encore une autre question, et c'est celle qui a trait au pouvoir de déléguer. Mon savant ami a prétendu—mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous arrêter beaucoup là-dessus—qu'en vertu du premier paragraphe la Puissance a des pouvoirs si étendus qu'elle pourrait même modifier sa constitution. Je crois, néanmoins, que cela ne l'autoriserait pas à prendre des pouvoirs plus étendus que ceux dont il a été revêtu. Il pourrait modifier ces pouvoirs mais non les étendre. Par conséquent, si, par la section, il n'est pas revêtu du pouvoir en question, il ne peut, par aucune législation à lui propre, modifier la constitution de manière à se le donner. Naturellement, même cela se trouve modifié, car Vos Seigneuries verrez par les sections 58 et 66 qu'il ne peut changer un grand nombre de choses qui y sont réservées. Mon savant ami a dit formellement que la législature d'Ontario est suprême. C'est l'expression dont il s'est servi, et il lui faut en subir les conséquences. S'il ne peut établir qu'elle est suprême en ce qui regarde les sujets dont elle a le contrôle, il ne saurait non plus établir le pouvoir de délégation. Or, j'ose dire que cela est en conflit direct avec le jugement du Conseil privé dans la cause de Dobie *vs* l'Administration des Revenus temporels, lequel se trouve dans le 1er vol. de Cartwright, page 364. Vos Seigneuries vous rappelez qu'il s'agissait d'un fidéicommis créé pour la corporation presbytérienne. Ce fidéicommis se rapportait dans les deux provinces. Chacune des provinces avait adopté un acte changeant la relation du fidéicommis, et de là la question de savoir si cela avait affecté la propriété et les droits civils dans chaque province, et si, à ce titre, chaque province n'avait pas juridiction. Je lirai cet extrait : "Il n'y a réellement pas de limite pratique à l'autorité d'une législature suprême, si ce n'est le manque de pouvoir exécutif pour appliquer ses actes législatifs. Mais la législature de Québec n'est pas suprême ; dans tous les cas, elle ne peut qu'affirmer sa suprématie dans les bornes qui lui ont été assignées par l'acte de 1867."

Sir Richard Couch :—Elle n'est suprême que dans ces bornes. Voilà tout.

M. Kerr :—La question que nous discutions était celle du pouvoir de délégation. L'argument était que la législature de Québec était suprême, et que, par conséquent, elle pouvait déléguer ses pouvoirs. Ici nous établissons que la législature de Québec n'est pas suprême.

Sir Richard Couch :—Autant que je puis me le rappeler, je ne pense pas qu'il ait été question de délégation dans la cause de Dobie *vs* l'Administration des Revenus temporels.

M. Kerr :—Il n'était pas question de délégation.

Sir Robert Collier :—Ils établissent exactement la même proposition qui est établie de l'autre côté—que la suprématie ne doit pas sortir des bornes prescrites.

M. Kerr :—Oui ; je crois que pour établir le pouvoir de délégation, mon savant ami était tenu d'arguer non seulement que la législature est compétente à légiférer à l'égard de ceci, mais aussi que c'est un pouvoir suprême de délégation par rapport à ces sujets particuliers.

Sir Richard Couch :—Le suprême pouvoir de législation, voulez-vous dire ?

M. Kerr :—Le suprême pouvoir de législation serait nécessaire pour comprendre un pouvoir de délégation.

Sir Richard Couch :—L'argument est qu'il n'y a pas de délégation.

M. Kerr :—Si elle a le pouvoir de légiférer, elle devrait faire la législation elle-même plutôt que de la soumettre soit à un conseil, soit à un bureau. Voilà le point.

Sir Barnes Peacock :—Elle est tellement suprême qu'elle peut déléguer à quelqu'un le pouvoir de faire ce qu'elle-même est exclusivement autorisée à faire.

M. Kerr :—Oui ; mais si elle n'est pas suprême, elle ne le peut pas.

Sir Arthur Hobhouse :—Dans la cause de Dobie la cour suprême avait modifié la constitution d'une corporation qui n'était pas une corporation de Québec, et il fut jugé que cela était *ultrà vires*.

M. Kerr :—Il me reste un seul point, milords, et c'est au sujet des travaux forcés. Je le résumerai comme ceci : supposé que la législature eût simplement donné le pouvoir d'emprisonner et que la municipalité eût imposé les travaux forcés, je crois que nous aurions la même interprétation du mot " emprisonnement " qu'il y a dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Mon ami a cité la cause de la Reine *vs.* Trawley, page 582. Je pense, toutefois, qu'en l'examinant on s'apperçoit qu'elle renvoie à la section 110 du chapitre 99 des statuts refondus du Canada. On se rappellera que ce sont des statuts de l'ancienne province du Canada, et l'on se rappellera aussi que ces statuts étaient au sujet de la réglementation du pénitencier. Ils ont figuré dans l'Acte de procédure criminelle comme sujet, naturellement, de l'ancienne Province du Canada, à l'égard de laquelle il n'y avait pas de limitation ni de répartition de pouvoir du tout, et depuis la confédération le sujet qui est ainsi traité, est entièrement et exclusivement confié au parlement fédéral ; en sorte que je pense que tout argument appuyé là-dessus est très étranger au sujet. C'est précisément analogue à ce que je me suis efforcé de signaler, dès le début, comme étant le cas pour la législation impériale citée dans la Reine *vs.* Trawley, et que, par conséquent, je ne répéterai pas mais qui se résume ainsi :—L'ancien statut de Jacques 1er a établi la maison de correction ; ce devrait être aux travaux forcés, tout comme si la sentence portait " aux travaux forcés." C'était la même chose par rapport au pénitencier provincial ; une sentence signifie aux travaux forcés,—et ainsi dans toute la législation impériale Vos Seigneuries trouverez une distinction de faite entre " emprisonnement " et " emprisonnement avec travaux forcés." Il y a beaucoup de dispositions qui disent que dans certaines circonstances, les délinquants peuvent être envoyés à la maison de correction ou en prison, et dans quelques cas elles disent qu'ils seront envoyés à la maison de correction, avec ou sans travaux forcés. A la face même de la législation, les mots sont là comme un puissant argument à l'appui de notre manière de voir.

Pour ces raisons, j'ose dire que le jugement de la cour inférieure devrait être renversé.

Lord Fitzgerald :—Leurs Seigneuries réserveront le jugement.

RÉPONSE

(30*f.*)

A un ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 3 mars 1884 ;—demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et aucun des gouvernements des provinces, concernant l'Acte des Licences, 1883.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
2 avril 1884.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, TORONTO, 19 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour l'information du gouvernement fédéral, copie d'un arrêté approuvé du Conseil exécutif de cette province, ainsi que copie du rapport y mentionné de l'honorable procurenr général, concernant le récent jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, dansla cause de La Reine *vs.* Hodge.

Vu la décision du Conseil privé, et pour les raisons exposées dans le rapport du procureur général, mon gouvernement demande respectueusement que l' " Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," soit abrogé pendant la présente session du parlement fédéral.

J'ai, etc.,

J. B. ROBINSON, lieut-gouv. d'Ontario.

L'honorable secrétaire d'Etat, Ottawa.

ARRÊTÉ du Conseil approuvé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur, le 14e jour de janvier 1884.

Le comité du Conseil suggère que le rapport ci-annexé de l'honorable procureur général, au sujet du jugement du Conseil privé de Sa Majesté dans la cause de Hodge, soit approuvé et qu'il y soit donné suite.

Pour copie conforme,

J. G. SCOTT, greffier du Conseil exécutif d'Ontario.

Le soussigné a examiné le jugement récemment rendu par le comité judiciaire du Conseil privé, dans la cause de la Reine *vs.* Hodge, et il a l'honneur de soumettre le rapport suivant :—

L'effet du jugement est que le pouvoir de réglementer les choses dont s'occupe l'Acte des Licences de cette province, communément appelé l'acte de Crook, appartient exclusivement aux législatures provinciales.

L'appel avait spécialement affaire aux sections 4 et 5 de l'acte, et le jugement dit que l'avocat de l'appelant avait " informé Leurs Seigneuries que le première et principale question dans la cause était de savoir si l'Acte des Licences, 1877, était, dans ses sections 4 et 5, *ultrà vires* de la législature d'Ontario," et qu'il a prétendu, à bon droit, " que c'était une affaire d'importance entre le parlement fédéral et la législature de la province."

Leurs Seigneuries résument l'acte comme suit, à l'égard de ces sections :—

" Il autorise la nomination de commissaires des licences appelés à agir dans chaque municipalité, et ils les autorise à passer, sous le nom de résolutions, ce que nous connaissons sous celui de statuts ou règlements, à l'effet de déterminer les conditions et qualités voulues pour obtenir des licences d'auberges ou de magasins pour la vente en détail des liqueurs spiritueuses dans les limites de la municipalité ; de limiter le nombre des licences ; de déclarer qu'un nombre limité de personnes ayant les qualités voulues pour obtenir des licences d'auberge, pourront être exemptées de l'obligation d'avoir tout le logement d'hôtel requis par la loi, et de réglementer les auberges et magasins pourvus de licences ; de définir les devoirs et pouvoirs des inspecteurs de licences, et d'imposer des amendes en cas de contravention à leurs résolutions."

Le jugement quant à la validité de ces dispositions s'exprime ainsi :—

" Ces choses semblent toutes être des matières d'une nature purement locale dans la province ; et, bien qu'elles ne soient pas sous tous rapports identiques avec eux, elles paraissent ressembler aux pouvoirs dont étaient alors revêtues les institutions en vertu des lois antérieurement existantes rendues par les parlements locaux."

" Leurs Seigneuries considèrent que, si on les comprend bien, les pouvoirs qu'avait en vue de conférer l'acte en question sont à l'effet de passer des règlements de la nature des règlements de police ou municipaux d'un caractère purement local, pour la gouverne des auberges, etc., ayant licence pour vendre en détail des liqueurs enivrantes, et qui soient propres à conserver, dans la municipalité, la paix et la décence publique, et à réprimer l'ivrognerie et les désordres."

* * * * * * * * * *

" Les sujets de législation de l'acte d'Ontario, 1877, sections 4 et 5, semblent tomber sous les titres nos 8, 15 et 16 de la section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord."

"Par conséquent, Leurs Seigneuries sont d'avis que relativement aux sections 4 et 5 de l'acte en question, la législature Ontario a agi dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés par l'acte impérial de 1867."

La section 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord prescrit que "dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets" y énumérés, et les sujets 8, 15 et 16 ainsi mentionnés, sont les suivants :—

"8. Les institutions municipales de la province."

15. L'infliction de punitions par voie d'amende, pénalité, ou emprisonnement, dans le but de faire exécuter toute loi de la province décrétée au sujet des matières tombant dans aucune des catégories de sujets énumérés dans cette section."

"16. Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province."

Ces sujets sont exclusivement de la compétence des législatures provinciales, et le jugement du Conseil privé est que les sections 4 et 5 de notre acte des licences tombent dans ces trois catégories.

L'acte adopté par le parlement fédéral et portant le titre abrégé d' "*Acte des licences pour la vente des liqueurs*, 1883," expose trois raisons pour l'adoption de cet acte. La première—et nul doute celle sur laquelle on comptait le plus—est qu'il est "opportun de réglementer le trafic et la vente des liqueurs enivrantes." La législature d'Ontario a exercé ce pouvoir de réglementation ; l'acte d'Ontario contient des dispositions à cette fin, et par les sections 4 et 5 il autorise un bureau de commissaires des licences à faire d'autres règlements. Le jugement maintient que ce pouvoir de réglementation est un accessoire du pouvoir de faire des lois (*inter alia*) relatives aux institutions municipales ; et comme ce pouvoir est exclusif et non partagé, l'opportunité de réglementer le trafic ne peut justifier la réglementation d'un acte fédéral.

La seconde raison que donne l'acte fédéral est qu' "il est à propos que les lois passées à cet égard soient uniformes dans tout le Canada." Mais il est clair que l'opportunité prétendue ou supposée d'avoir une loi uniforme dans tout le Canada sur un sujet qui, autrement, est de la compétence exclusive des législatures locales, n'autorise pas le parlement fédéral à établir l'uniformité.

La troisième raison est qu' "il est à propos que des dispositions soient décrétées à l'égard du trafic, pour mieux préserver la paix et le bon ordre." Ceci a été introduit parce que la section 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord décrète qu'il sera loisible au parlement fédéral "de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada." Mais le pouvoir de faire ces lois se borne aux "matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces ;" et le jugement dans la cause de Hodge est que l'acte d'Ontario tombe dans certaines de ces catégories, à l'égard desquelles les législatures provinciales "peuvent exclusivement faire des lois."

Les sections 4 et 5 de l'acte d'Ontario embrassent le principe de l'acte entier. L'idée que la juridiction appartenait au parlement fédéral, et non aux législatures provinciales, est née de certaines expressions échappées aux savants juges du Conseil privé dans une précédente cause de La Reine *vs* Russell. Le point réellement décidé dans cette cause était que le parlement fédéral avait le pouvoir d'adopter un acte prohibitif applicable à tout le Canada ; mais l'on crut que quelques-unes des raisons données pour expliquer cette décision démontraient que le pouvoir de réglementer le trafic en général, et non simplement de le prohiber, appartenait à la Puissance et non aux provinces. Le présent jugement prouve que cette interprétation était erronée. L'argument contre la compétence du parlement fédéral à adopter un acte prohibitif avait été—dans la cause de La Reine *vs* Russell—principalement basé sur le pouvoir exclusif des provinces de légiférer au sujet de la "propriété et des droits civils" ; et ce fut en examinant cet argument ayant pour base la juridiction des provinces sur les institutions municipales, que les juges employèrent ces expressions mal comprises. Le récent jugement en donne l'explication suivante : "Dans cette cause on prétendit que le sujet de l'Acte de Tempérance appartenait au paragraphe 13 de la section 92 "—propriété et droits civils dans la province, qui, disait-on "étaient de la

compétence exclusive de la législature provinciale, et ce fut sur ce qui semble être une fausse application de quelques-unes des raisons données par ce comité à propos de cette prétention, que s'appuya principalement l'avocat de l'appelant. Ces observations devraient être interprétées conformément au sujet auquel elles étaient destinées à s'appliquer, savoir, à l'argument concernant "la propriété et les droits civils."

Le passage suivant et d'autres passages du précédent jugement ont été cités pour rendre cette explication encore plus claire :—

"Les lois de cette nature destinées à protéger l'ordre, la sécurité ou la morale publics, et qui assujétissent ceux qui y contreviennent à une poursuite criminelle, appartiennent au sujet des torts publics plutôt qu'à celui des droits civils. Elles sont d'une nature qui tombe sous l'autorité générale qu'a le parlement de faire des lois pour le bon ordre et le bon gouvernement du Canada.

Au cours de l'argumentation de cette cause, un des savants juges a fait la question suivante :

"Si le sujet était purement provincial, le parlement fédéral pourrait-il s'en emparer en en faisant une matière criminelle ?" Il ne saurait y avoir de doute que le parlement fédéral n'a pas un tel pouvoir.

Il faut se rappeler aussi qu'on avait toujours soutenu ou supposé en Canada, depuis l'époque de la Confédération, que c'est aux législatures provinciales qu'appartenait cette juridiction. Ces législatures avaient, de temps à autre adopté des actes exerçant cette juridiction ; les actes ainsi adoptés n'ont pas été désavoués à Ottawa, et le droit qu'avaient les législatures provinciales de les adopter a été uniformément maintenu par les cours provinciales. Les cours, ici, ne se sont pas accordées sur la question de savoir si les provinces pouvaient faire des règlements, allant effectivement jusqu'à la prohibition, mais quant à une réglementation n'allant pas jusque-là, il n'y a pas eu de diversité de décisions judiciaires. Le soussigné a noté, en marge, des causes qui démontrent l'exactitude de cette observation, et qui ont été décidées dans Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick respectivement.

Slavin *vs* village d'Orillia, 36, B. R., H. C., 159 ; 1 Cart., 688. Poulin *vs* Corp. de Québec, 7 R. J. Québ., 337. Blouin *vs* Corp. de Québ., 7 R. J. Q. 18, C. S. 2, Cart., 368, Corp. de Trois-Rivières *vs* Sulte, 5, *Legal News* (Québ.), C. S. 2, Cart., 280. Keefe *vs* McLennan, 2 Russell et Chesley (Nouvelle-Ecosse), 5, C. S. 2, Cart., 400. La Reine *vs* Les Juges du co. de King, 2 Pug. (Nouveau-Brunswick) 535, C. S. 2, Cart.

Je soussigné recommande qu'une copie du présent rapport soit transmise au gouvernement fédéral, avec la prière respectueuse que vu la décision rendue dans la cause de la Reine *vs* Hodge, et pour prévenir des doutes mal fondés et des procès inutiles, l'*Acte des licences pour la vente des liqueurs*, 1883, soit abrogé à la prochaine session du parlement fédéral.

Le tout respectueusement soumis.

O. MOWAT,
Procureur général.

9 janvier 1884.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
TORONTO, ONT., 16 février 1884.

MONSIEUR,—A l'égard du jugement récemment rendu par le comité judiciaire du très honorable Conseil privé dans la cause de la Reine *vs* Hodge, j'ai l'honneur de vous rappeler que je n'ai pas reçu de réponse à ma dépêche du 19 du mois dernier, dans laquelle (pour les raisons mentionnées dans le rapport ci-joint du procureur général de cette province) vous a été communiquée la demande de mon gouvernement que l'"Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883," soit abrogé pendant la présente session du parlement fédéral.

Mon gouvernement a appris par les journaux publics que le gouvernement fédéral ne considère pas que le jugement en question décide que la province d'Ontario a le pouvoir exclusif de réglementer la vente des liqueurs. Voici donc dans quel état sont les choses : il est clair, d'après le jugement rendu dans la cause de la Reine *vs*

Hodge, que les provinces du Canada ont le ponvoir de réglementer la vente des liqueurs, que ce pouvoir soit exclusif ou non ; mais il n'est pas clair, pour le moins, que le parlement fédéral ait le même pouvoir.

Par conséquent, mon gouvernement insiste respectueusement pour que l'Acte des Licences (d'Ontario) qui a été jugé valide et obligatoire, soit admis à fonctionner seul jusqu'à ce que le Conseil privé se soit prononcé sur la validité du statut fédéral, et demande que votre gouvernement soit prié de suspendre " l'Acte des Licences pour la vente des liqueurs, 1883," pendant un an, jusqu'à ce que cette décision ait été obtenue.

Je dois vous informer que mon gouvernement prêtera volontiers les mains à la soumission d'une cause à l'égard du statut fédéral.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN BEVERLY ROBINSON,
Lieut.-gouverneur d'Ontario.

L'honorable secrétaire d'Etat, Ottawa.

OTTAWA, 30 janvier 1884.

MONSIEUR.—En examinant l'Acte des Licences adopté par le parlement l'année dernière, j'y remarque beaucoup de choses impossibles à appliquer, du moins pour ce qui concerne le Manitoba, C'est, à mon avis, l'un de ces sujets qui devraient être laissés à la juridiction locale, et une étude de l'acte ci-dessus mentionné tend plutôt à fortifier cette conviction qu'autrement. Nous avons au Manitoba un acte très rigoureux concernant les licences pour la vente des liqueurs; cet acte fonctionne depuis quelques années déjà et il est beaucoup plus applicable aux circonstances ainsi qu'à la condition de notre population, que ne le sont les dispositions contenues dans 46 Vict., chap. 30. L'adoption de l'acte fédéral dans le Manitoba serait un mouvement rétrograde plutôt que progressif, et par conséquent, je demanderais instamment que pour le présent on ne mît pas d'obstacle à la législature provinciale qui a été si satisfaisante, en imposant au Manitoba une loi qui ne répond pas aux besoins locaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. NORQUAY.

Sir ALEXANDER CAMPBELL,
Ministre de la justice, Ottawa.

MESSAGE.

LANSDOWNE. (31)

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes, pour son information, la correspondance relative à la garantie par le gouvernement, de l'intérêt sur le stock de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, afin d'obtenir les moyens de parachevor les travaux en mai 1886.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, 25 janvier 1884.

CORRESPONDANCE

Relative à la garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, afin d'obtenir les moyens de parachever les travaux en mai 1886.

BUREAU DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

MONTRÉAL, 24 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, au nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de vous soumettre l'état suivant :

Le capital de la compagnie a été fixé à $100,000,000, et cette dernière a déjà émis des actions pour $55,000,000.

La compagnie a maintenant besoin d'une autre somme d'argent pour lui permettre de continuer les travaux de construction et d'équipement avec la même vigueur que jusqu'ici ; et, conformément à sa politique ainsi que pour rendre justice à ses actionnaires actuels, ce montant devrait être obtenu au moyen de la balance du stock qu'elle a en mains.

Mais vu l'état actuel du marché monétaire et de l'opinion publique à l'égard des stocks en général, il serait impossible de disposer, en la manière ordinaire, d'aucun autre montant d'actions, du moins à un prix raisonnable ; en conséquence la compagnie désire adopter le plan suivant pour se procurer le montant qui lui est nécessaire.

1. La compagnie déposera au crédit du gouvernement de l'argent et des garanties afin de constituer un fonds suffisant pour payer des dividendes semestriels, au taux de 3 pour 100 par année, pendant dix ans, sur le stock entier qu'elle possède. Il a été calculé que le montant nécessaire à cette fin était de $24,527,145.

Ce fonds sera créé de la manière suivante :

La compagnie paiera de suite	$15,000,145 00
Elle paiera le ou avant le 1er février prochain une autre somme de.....	5,000,000 00
A sept ans de ce jour elle paiera avec intérêt de 4 pour 100 (ce paiement devant être garanti par un dépôt d'obligations de concessions de terres au montant de $6,000,000) la balance de.	4,527,000 00
Avec intérêt à 4 pour 100	$24,527,145 00

Ce paiement sera garanti comme suit :

(*a*) Par la création d'une charge constituant telle garantie sur toutes les sommes perçues par la compagnie à titre de subvention postale et pour le service de transport ; charge qui, est-il estimé, doit couvrir la somme de $3,000,000.

(*b*) Par le dépôt au crédit du gouvernement d'obligations de concessions de terres pour un autre montant de $1,781,500, afin de couvrir la balance de $4,527,000, la compagnie ayant l'option entre ce dépôt et le paiement en deniers, en tout temps, de la dite balance. Le revenu à provenir des garanties mentionnées aux paragraphes qui précèdent sera réglé au taux de 4 pour 100 par année sur la somme de $4,527,000; et la compagnie paiera semi-annuellement tout déficit qui pourrait se produire, ou il lui sera fait remise de tout surplus, suivant le cas.

(*c*) Par la création d'une charge, pour plus ample garantie, sur les $5,000,000 d'obligations de concession de terres tenues par le gouvernement en garantie de l'exploitation du chemin de fer.

2. Le gouvernement accordera un intérêt semestriel au taux de 4 pour 100 par année sur la balance en caisse du fonds ainsi créé, et paiera, à même cette balance et l'intérêt, aux fidéicommissaires nommés pour cette fin, à sa satisfaction, $1,500,000, semestriellement, pendant dix ans, pour être payées aux actionnaires de la compagnie en dividendes—le premier dividende étant payable le 17 février prochain; et toute balance nécessaire devra être d'abord fournie par la compagnie.

3. Le gouvernement signera un acte qui devra être déposé entre les mains des fédéicommissaires déclarant effectivement que le fonds a été créé et par lequel il s'engagera à faire aux fidéicommissaires les paiements semestriels de $1,500,000 chaque, nécessaires pour les dividendes.

En faisant cet arrangement qui garantit le paiement pendant dix ans d'un dividende minimum sur le stock entier de la compagnie, cette dernière pourra, au moyen de ses actions non encore émises, se procurer les fonds nécessaires pour parachever et équiper complètement le chemin de fer, comme c'était son intention, en mai 1886 ce qu'elle ne pourra faire, je le crains, à moins qu'on n'adopte le plan que je suggère actuellement; et tout changement de politique à cet égard nuirait aux intérêts du pays et de la compagnie.

Ce projet a besoin de l'aide du gouvernement, mais ce dernier n'agira que comme dépositaire du fonds qui devra être créé, et il n'encourra aucune responsabilité ou ne prendra aucun engagement, sauf de rembourser périodiquement les versements du dépôt, plus l'intérêt au taux mentionné.

Je prie donc le gouvernement de coopérer à l'entreprise en adoptant le plan que je suggère, et comme je projette de partir sous peu pour l'Angleterre, vous m'obligeriez infiniment en vous occupant de cette question le plus tôt que vous le pourrez.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. STEPHEN, président du chemin de fer C. P.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 25 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'exposer qu'on m'a soumis une communication, datée du 24 octobre courant, du président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, ayant pour but d'obtenir la coopération du gouvernement afin d'adopter un plan qui garantisse l'achèvement des travaux de construction de ce chemin de fer en l'année 1886.

On voit par la lettre du président que dans l'état actuel du marché monétaire et de l'opinion publique à l'égard des stocks en général, il est impossible de se procurer avantageusement les moyens de continuer les travaux de construction avec la même vigueur qu'on l'a fait jusqu'à ce jour, et qu'à moins d'adopter quelque plan, comme celui qui y est suggéré, la voie ne pourra être complétée avant 1891, le plus long terme spécifié dans le contrat.

Je dois dire que, dans mon opinion, il est d'une grande importance que le chemin de fer soit livré à la circulation le plus tôt possible, et que le plan soumis par M. Stephen rencontre mon approbation.

Le capital-actions de la compagnie est de $100,000,000, et le président propose de déposer au crédit du gouvernement une somme d'argent et des garanties suffisantes pour payer un dividende semestriel au taux de 3 pour 100 par année pendant dix ans,

—le montant nécessaire à cette fin s'élevant à $24,527,145. La compagnie doit faire ce dépôt de la manière suivante:

En espèces, immédiatement.....	$15,000,145 00
Le ou avant le 1er février 1884, en espèces portant intérêt au taux de 4 pour 100, à être garanti dans l'intervalle par un dépôt d'obligations de concessions de terres au montant de $6,000,000.	5,000,000 00
Dans sept ans, pour être garanti dans l'intervalle par un dépôt d'obligations additionnelles de concessions de terres au montant de $1,781,500, et les subsides pour les services de la poste et du transport des effets du gouvernement, évalués à une somme suffisante pour payer un intérêt de 4 pour 100 sur $3,000,000, faisant un total de $4,781,500.....	4,527,000 00
	$24,527,145 00

Quant au dernier item, la compagnie désire avoir l'option entre ce dépôt et le paiement en deniers, en tout temps, de la somme de $1,527,000. Elle propose, en outre, que le revenu à provenir des susdites garanties soit réglé au taux de 4 pour 400 par année sur la somme de $4,527,000, la compagnie payant semestriellement tout déficit ou le gouvernement remettant tout surplus.

Il est également proposé de créer une autre charge comme garantie sur les $5,000,000 d'obligations de concessions de terres tenues par le gouvernement en garantie de l'exploitation satisfaisante du chemin de fer.

De plus, que le gouvernement paie aussi semestriellement, aux fidéicommissaires nommés avec son approbation, un intérêt de 4 pour 100 par année sur la balance du fonds ainsi créé qui pourra être en caisse, et sur et à même la dite balance et l'intérêt, une somme de $1,500,000 semestriellement, pendant dix ans, pour servir les dividendes aux actionnaires,—le premier dividende étant payable le 17 février 1884. La compagnie s'engage à fournir toute balance nécessaire à cette fin.

Le gouvernement devra faire un acte où il déclarera que ce fonds a été créé et où il promettra payer aux fidéicommissaires, semestriellement pendant dix ans, la somme de $1,500,000.

Ainsi que je l'ai dit, cette proposition a mon approbation, et j'ai l'honneur de recommander au gouvernement de l'adopter; car à mon avis, il ne peut encourir aucun risque en le faisant.

Je dois dire cependant que si le projet est mis a exécution, la compagnie devrait être obligée de payer, en même temps que les $15,000,145, la balance nécessaire pour faire face au dividende dû le 17 février prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et administrateur général.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 26 octobre 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 24 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait une proposition par laquelle, dans le but de continuer les travaux de construction avec la même vigueur que présentement, elle demande la coopération du gouvernement pour lui permettre de se procurer, au moyen de son stock non encore émis, au montant de $45,000,000 (des actions pour la balance de $55,000,000 sur les $100,000,000 formant le capital autorisé —étant déjà en circulation), les fonds nécessaires pour achever et équiper complètement le chemin de fer en mai 1886;—la compagnie alléguant que dans l'état

actuel du marché monétaire et de l'opinion publique à l'égard des stocks en général il lui serait impossible de vendre, en la manière ordinaire, aucun autre montant de ses actions;

Que la compagnie propose de déposer au crédit du gouvernement de l'argent et des garanties afin de constituer un fonds suffisant pour payer, sur le stock entier qu'elle possède, des dividendes semestriels au taux de 3 pour 100 par année, pendant dix ans,—le montant nécessaire à cette fin étant de $24,527,145. Les détails relativement au mode de paiement par la compagnie de cette somme sont amplement énoncés dans sa proposition, dont une copie est annexée au présent rapport.

Qu'à la date du 26 courant l'ingénieur en chef a fait rapport sur cette proposition, observant que le plus long terme fixé par le contrat pour l'achèvement de la voie est l'année 1891, mais que, dans son opinion, il est de la plus haute importance de livrer le chemin de fer à la circulation le plus tôt possible, et que le plan soumis par la compagnie a son approbation et n'expose le gouvernement à aucun risque. L'ingénieur en chef suggère cependant d'obliger la compagnie à fournir au gouvernement, outre la somme de $15,000,145, qu'elle offre de lui remettre de suite, les fonds nécessaires pour faire face au dividende dû sur son stock, le 17 février prochain.

Le soussigné partage l'opinion de l'ingénieur en chef et recommande qu'il soit autorisé à accepter la proposition de la compagnie, telle qu'énoncée dans sa lettre du 24 courant, sauf la modification suggérée par l'ingénieur en chef, et que pouvoir lui soit donné de faire tel arrangement qui pourra être nécessaire afin de la mettre à effet.

Le tout respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.*

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 27 octobre 1883.

Vu le mémoire en date du 26 octobre 1883, du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, représentant qu'à la date du 24 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait une proposition par laquelle, dans le but de continuer les travaux de construction avec la même vigueur que présentement, elle demande la coopération du gouvernement pour lui permettre de se procurer, au moyen de son stock non encore émis, au montant de $45,000,000 (des actions pour la balance de $55,000,000, sur les $100,000,000 formant le capital autorisé étant déjà en circulation), les fonds nécessaires pour achever et équiper complètement le chemin de fer en mai 1886,—la compagnie alléguant que dans l'état actuel du marché monétaire et de l'opinion publique à l'égard des stocks en général, il leur serait impossible de vendre, en la manière ordinaire, aucun autre montant de son stock. Le ministre représente en outre que la compagnie propose de déposer au crédit du gouvernement de l'argent et des garanties afin de constituer un fonds suffisant pour payer, sur le stock entier qu'elle possède, des dividendes semestriels au taux de 3 pour 100 par année pendant dix ans—le montant nécessaire à cette fin étant de $24,527,145.

Les détails relativement au mode de paiement par la compagnie de cette somme sont amplement énoncés dans la proposition, dont copie est annexée aux présentes.

Qu'à la date du 26 courant, l'ingénieur en chef a fait rapport sur cette proposition, observant que le plus long terme fixé par le contrat pour l'achèvement de la voie est l'année 1891, mais que, dans son opinion, il est de la plus haute importance de livrer le chemin de fer à la circulation le plus tôt possible, et que le plan soumis par la compagnie a son approbation et n'expose le gouvernement à aucun risque. L'ingénieur en chef suggère cependant d'obliger la compagnie à fournir au gouvernement, outre la somme de $15,000,145 qu'elle offre de lui remettre de suite, les fonds nécessaires pour faire face au dividende dû sur son stock le 17 février 1884.

Le ministre partage l'opinion de l'ingénieur en chef, et recommande qu'il soit autorisé à accepter la proposition de la compagnie telle qu'énoncée dans sa lettre du 24 courant, sauf la modification suggérée par l'ingénieur en chef, et que pouvoir lui

soit donné de faire tel arrangement qui pourra être nécessaire afin de la mettre à effet.

Le comité approuve le rapport qui précède et les recommandations y contenues, et soumet le tout à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, par ordre du ministre intérimaire, la copie d'un arrêté du conseil daté du 27 courant, au sujet de la lettre de notre président ayant trait à l'arrangement en vertu duquel le gouvernement paierait des dividendes semestriels, au taux de 3 pour 100 par année, pendant une période de dix ans, sur le capital-actions de la compagnie ($100,000,000), à même le produit d'un fonds qui devra être déposé au crédit du gouvernement.

Il va sans dira que l'on devra faire une convention régulière, relativement à cette question.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. CHARLES DRINKWATER,
Secrétaire de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 29 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant, me transmettant la copie d'un arrêté du conseil en date du 27 courant au sujet de l'arrangement en vertu duquel le gouvernement garantira le paiement d'un dividende de 3 pour 100 par année sur le capital-actions de la compagnie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 5 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'exposer qu'après plus ample considération cette compagnie désire modifier la proposition que j'ai suggérée dans ma lettre du 24 du mois dernier, au sujet de la garantie d'un dividende minimum sur le stock de la compagnie, pour ce qui a trait au montant du stock auquel cette garantie devra s'appliquer immédiatement.

Dans le moment la compagnie n'éprouve pas le besoin de disposer de tout son stock, elle préférerait ne placer ses actions sur le marché qu'au fur et à mesure qu'elle le trouverait nécessaire pour continuer les travaux. Je dois ajouter que l'importance du dépôt à faire pour garantir un dividende sur tout le stock de la compagnie devra entraîner une dépense considérable, telle que perte d'intérêts, et autrement.

Je dois donc vous prier respectueusement, si le gouvernement se rend aux désirs de la compagnie, que le dépôt requis soit réduit au montant qu'il faudra pour garantir un dividende de 3 pour 100 sur $65,000,000 ; que la compagnie soit autorisée à transporter au gouvernement la balance de ses actions, s'élevant à $35,000,000, lesquelles lui seront remises, au besoin, lorsqu'elle aura déposé au crédit du gouvernement la somme d'argent nécessaire pour couvrir un dividende égal sur le montant ainsi remis.

J'ai, de plus, l'honneur de vous soumettre le projet d'un contrat, lequel développe l'arrangement que la compagnie désire faire, si le gouvernement l'approuve.

Afin de rendre plus claire la proposition, telle que présentement modifiée, de la compagnie, j'oserai vous communiquer les détails de l'arrangement et les modifications projetées.

1. La compagnie devra déposer au crédit du gouvernement, de l'argent et des garanties constituant un fonds suffisant pour payer des dividendes semestriels, au taux de 3 pour 100 par année, pendant dix (10) ans, sur $65,000,000. Il a été calculé que le montant nécessaire pour cette fin était de $15,942,645. Ce fonds devra être créé comme suit:

a. La compagnie paiera de suite $8,561,733; elle paiera le ou avant le 1er février prochain une autre somme de $2,853,912, avec intérêt, payé semestriellement, au taux de 4 pour 100 par année. (Ce paiement sera garanti par un dépôt d'obligations de concessions de terres au montant de $3,420,000.)

b. A cinq ans de la date de la signature de la convention, elle paiera la balance de $4,527,000, avec intérêt payable semestriellement, au taux de 4 pour 100 par année, ce paiement de la somme de $4,527,000 et de l'intérêt devant être garanti comme suit:

(*a*) Par la création d'une charge constituant telle garantie sur toutes les sommes perçues par la compagnie à titre de subvention postale pour le service de transport—charge qui doit couvrir le montant de $3,000,000.

(*b*) Par le dépôt au crédit du gouvernement d'autres obligations de concessions de terres au montant de $1,830,000 pour couvrir la balance de $1,527,000, la compagnie ayant l'option entre ce dépôt et le paiement en deniers, en tout temps, de cette balance.

Le revenu à provenir des garanties mentionnées dans les paragraphe, qui précèdent sera réglé au taux de 4 pour 100 par année sur $4,527.000, et la compagnie paiera semi-annuellement tout déficit qui pourrait se produire, ou il lui sera fait remise de tout surplus, suivant le cas.

(*c*) Par la création d'une charge, pour plus ample garantie, sur les $5,000,000 d'obligations de concessions de terres tenues par le gouvernement en garantie de l'exploitation du chemin de fer.

2. Le gouvernement accordera un intérêt semestriel, au taux de 4 pour 100 par année, sur la balance en caisse du fonds ainsi créé, et paiera, à même cette balance et l'intérêt, aux fidéicommissaires nommés pour cette fin, à sa satisfaction, $975,000, semestriellement, pendant dix (10) ans, pour être payées aux actionnaires de la compagnie en dividendes, le premier dividende étant payable le 17 février prochain, et toute balance nécessaire à cette fin sera fournie par la compagnie.

3. La compagnie transportera au gouvernement tout le reste de son stock, au montant de $35,000,000.

4. Si en aucun temps ou de temps à autre par la suite jusqu'au 17 août 1893, la compagnie désire faire le retrait d'aucune partie des certificats d'actions au montant de $35,000,000, elle pourra le faire en déposant au crédit du gouvernement une somme d'argent qui, avec l'intérêt au taux de 4 pour 100 par année y ajouté semestriellement, sera suffisante pour payer un dividende minimum semestriel égal sur le stock ainsi retiré jusqu'à la date mentionnée en dernier lieu, et sur ce, le gouvernement paiera semestriellement aux fidéicommissaires le ou avant le 17ème jour de février et d'août de chaque année, jusqu'à la dite date mentionnée en dernier lieu inclusivement, en sus de la dite somme de $975,000, une autre somme d'argent équivalente à (1½) un et demi pour cent par année sur le montant des actions ainsi retirées, tel montant additionnel devant être payé par les fidéicommissaires aux porteurs des actions ainsi retirées.

5. Le gouvernement conservera les certificats d'actions qui n'auront pas été ainsi retirés jusqu'au 17me jour d'août 1893, et les remettra alors à la compagnie.

6. Le gouvernement signera un acte qui devra être déposé entre les mains des fidéicommissaires, déclarant effectivement que le fonds a été créé, et par lequel il s'engagera à faire aux fidéicommissaires les paiements semestriels de $975,000 chacun, nécessaires pour les dividendes, ainsi que tel autre paiement qui devra être garanti par le dépôt en deniers, lors du retrait des actions ainsi que mentionné précédemment.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. STEPHEN,

Président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 6 novembre 1883.

MONSIEUR,—Ainsi que vous le savez, j'ai fait un rapport le 20 octobre dernier en faveur du plan soumis par le président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet du paiement par le gouvernement d'un dividende de 3 pour 100, pendant dix ans, sur le capital-actions de la compagnie—$100,000,000. Dans la lettre qu'il vous a adressée hier, M. Stephen veut modifier cet arrangement et demande que le paiement de 3 pour 100, pendant dix ans, ne soit fait que sur $65,000, 00, attendu que la compagnie ne se propose de disposer du stock que de temps à autre, par tel montant qui pourra être nécessaire pour faire face aux besoins de la construction du chemin.

La compagnie propose de transporter au gouvernement la balance de son stock, s'élevant à $35,000,000, et un intérêt de 3 pour 100 devra être payé sur telle partie de ce stock pour laquelle elle aura de temps à autre fourni au gouvernement les fonds pour représenter 3 pour 100 pendant dix ans. La compagnie demande qu'en faisant cet arrangement le dépôt représentant 3 pour 100 sur $100,000,000, pendant dix ans, soit réduit à une somme qui soit suffisante pour garantir le gouvernement de payer 3 pour 100 sur $65,000,000, durant la susdite période.

Je ne puis voir d'objections à cet arrangement, parce que la garantie au sujet du paiement de 3 pour 100 sur les $65,000,000 pendant dix ans, paraît être précisément de la même nature que celle donnée pour le paiement de 3 pour 100 sur $100,000,000, d'après la proposition originale; et quant au paiement de 3 pour 100 sur les $35,000,000, il est garanti par la remise de sommes suffisantes pour représenter cet intérêt, avant que le gouvernement ne se charge de le payer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

A l'honorable J. H. POPE,
Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 7 novembre, 1883.

Vu le rapport du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, en date du 5 novembre 1883, le comité recommande qu'en conformité de ce rapport, l'arrêté du conseil du 27 octobre dernier, au sujet du dépôt que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique devait faire au crédit du gouvernement pour lui permettre de payer un dividende minimum de 3 pour 100 par année sur les $100,000,000 composant le stock de la compagnie, soit cassé, et il soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

Mémoire.

Le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux a l'honneur de faire rapport qu'à la date du 24 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition par laquelle, pour lui permettre de continuer les travaux avec la même vigueur qu'actuellement, elle demande la coopération du gouvernement afin de se procurer, au moyen de son stock non encore émis, les fonds nécessaires pour achever et équiper complètement le chemin de fer en mai 1886;—la compagnie alléguant que dans l'état actuel du marché et de l'opinion publique relativement aux stocks en général, il lui serait impossible de disposer, en la manière ordinaire, d'aucun autre montant de ses actions.

Que dans une autre lettre en date du 5 novembre courant, la compagnie allègue qu'après plus ample considération, elle désire modifier la proposition énoncée dans sa lettre du 24 du mois dernier au sujet du montant du stock dont le gouvernement doit immédiatement garantir le dividende; et elle demande que ce montant soit de $65,000,000, et qu'il lui soit permis de transporter au gouvernement la balance de ses actions, s'élevant à $35,000,000, pour lui être remises au besoin sur paiement en

espèces d'une somme suffisante pour assurer un dividende annuel de 3 pour 100 pendant le reste de la même période sur le montant ainsi remis.

Qu'à la date du 26 du mois dernier l'ingénieur en chef a fait rapport au sujet de cette proposition observant, que le terme stipulé au contrat pour l'achèvement de la voie, est 1891, mais que, dans son opinion, il est de la plus haute importance de livrer le chemin de fer à la circulation le plus tôt possible, et que le plan soumis par la compagnie a son approbation et n'expose le gouvernement à aucun risque. L'ingénieur en chef suggère cependant d'obliger la compagnie à fournir au gouvernement, outre la somme de $15,000,000 qu'elle offre de lui remettre de suite, les fonds nécessaires pour faire face au dividende dû sur son stock le 17 février prochain ;

Que le 5 novembre courant la compagnie a envoyé au gouvernement une nouvelle lettre où elle suggérait de modifier la dite proposition à l'égard du montant des actions pour lesquelles le dividende devait être immédiatement garanti, ainsi que pour le montant du dépôt à faire au gouvernement pour constituer cette garantie—et elle limitait les actions à $65,000,000 et le montant du dépôt à $15,942,645. L'ingénieur en chef fit un rapport à ce sujet dans lequel il alléguait qu'il ne voyait pas d'objections à ces modifications projetées, parce que la garantie au sujet du paiement de 3 pour 100 sur les $65,000,000, pendant dix ans, lui paraissait être précisément de la même nature que celle donnée pour le paiement de 3 pour 100 sur $100,000,000, suivant la proposition originale ; et que le gouvernement ne se chargerait d'aucune responsabilité relativement aux 3 pour 100 sur $35,000,000 avant d'avoir reçu une somme d'argent suffisante pour garantir cet intérêt.

Le ministre partage l'opinion de l'ingénieur en chef et recommande qu'il soit autorisé à accepter la proposition de la compagnie, avec les modifications que suggère sa lettre du 5 courant, et celle que propose l'ingénieur en chef.

Et suivant les détails de l'arrangement projeté, ainsi qu'énoncés dans la lettre du président de la compagnie en date du 5 novembre courant.

En ce qui concerne le projet de contrat que la compagnie a soumis, le ministre recommande qu'il soit autorisé à le signer.

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 7 novembre 1883.

Vu le mémoire en date du 6 novembre 1883, du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, représentant qu'aux dates du 24 octobre dernier et du 5 courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des propositions, dans des lettres annexées aux présentes, et par lesquelles, dans le but de continuer les travaux de construction avec la même vigueur que présentement, elle demande la coopération du gouvernement pour lui permettre de se procurer, au moyen de son stock non encore émis, au montant de $45,000,000 (des actions pour la balance de $55,000,000 sur les $100,000,000 formant le capital autorisé étant déjà en circulation), les fonds nécessaires pour achever et équiper complètement le chemin de fer en mai 1886—la compagnie alléguant que dans l'état actuel du marché monétaire et de l'opinion publique à l'égard des stocks en général, il lui serait impossible de vendre, en la manière ordinaire, aucun autre montant de son stock.

Le ministre représente de plus que, dans son opinion, les dites propositions ainsi qu'énoncées et modifiées dans la lettre de la compagnie, en date du 5 courant, devraient être acceptées par le gouvernement, et qu'il devrait être autorisé à passer tel arrangement qui pourrait être nécessaire pour les mettre à exécution.

Le comité approuve le mémoire du ministre et les recommandations y contenues, et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Ce contrat, passé entre Sa Majesté la reine, agissant au nom du Canada, représentée aux présentes par l'honorable John Henry Pope, ministre intérimaire des

chemins de fer et canaux, en vertu d'un arrêté du conseil duement pris à Ottawa le septième jour de novembre,—première partie ci-après appelée le "gouvernement."

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, corps politique et dûment incorporé par lettres patentes du Canada, représentée et agissant aux présentes par M. George Stephen, de la cité de Montréal, son président, et M. Charles Drinkwater, de la dite cité de Montréal, son secrétaire,—deuxième partie ci-après appelée la compagnie.

Et la banque de Montréal, corps politique et incorporé, par et en vertu des statuts du Canada, ayant sa principale place d'affaires dans la susdite cité de Montréal,—troisième partie ci-après appelée le *Fidéicommissaire.*

Fait foi :

Attendu que le capital-actions autorisé de la compagnie est de cent millions de piastres ;

Et attendu que la compagnie a déposé au crédit du gouvernement de l'argent et des garanties suffisantes représentant en tout la somme de quinze millions neuf cent quarante-deux mille six cent quarante-cinq piastres ($15,942,645), afin de constituer un fonds pour garantir pendant la période de dix ans, à partir du dix-septième jour d'avril dernier, un dividende minimum au taux de trois pour cent par année sur une partie du dit stock, s'élevant à $65,000,000 ;

Et attendu que la compagnie a aussi remis au gouvernement des certificats d'actions, dans son capital-actions, pour un montant de $35,000,000 :—soit la balance entière de ses actions ;

A ces causes, ce contrat fait foi que les parties aux présentes ont stipulé et arrêté de commun accord les dispositions suivantes, savoir :

1. Le gouvernement paiera à la compagnie un intérêt au taux de 4 pour 100 par année sur le dit fonds, et lorsque des paiements auront été faits à même ce fonds, sur la balance qui restera impayée ; et cet intérêt devra être calculé et ajouté au dit fonds, le dix-septième jour de février et d'août de chaque année.

2. Le gouvernement devra payer au fidéicommissaire, sur et à même le fonds créé pour ce dépôt, et l'intérêt au taux susdit y ajouté, le ou avant le dix-septième jour de février et d'août respectivement, de chacune des années à venir jusqu'au dix-septième (17) jour d'août 1893, inclusivement, la somme de neuf cent soixante-quinze mille piastres ($975,000), pour garantir un dividende semestriel minimum de 3 pour 100 par année sur $65,000,000 du capital-actions de la compagnie.

Et attendu que le dix septième jour de février prochain ce fonds n'aura pas encore donné six mois d'intérêt, la compagnie a déposé au crédit du gouvernement une somme de cent quarante-huit mille cinq cent sept piastres ($148,507), que ce dernier reconnaît avoir reçue par les présentes, et qui équivaut à l'intérêt à 4 pour 100 par année sur le dit dépôt, à partir du dix-septième jour d'août dernier jusqu'à date.

3. Si en aucun temps et de temps à autre par la suite, pendant la période mentionnée dans ce contrat, la compagnie désirait retirer aucune partie des certificats d'actions au montant de $35,000,000, transportés au gouvernement comme il est dit plus haut, elle pourra le faire en déposant au crédit de ce dernier, en espèces, une somme qui, avec l'intérêt de 4 pour 100 par année y ajoutée semestriellement, sera suffisante pour payer un dividende minimum semestriel égal sur le stock ainsi retiré jusqu'au dix-septième jour d'août, A.D. 1893, inclusivement.

Et quand ce dernier dépôt aura été fait, le gouvernement devra remettre à la compagnie le montant du stock sur lequel les dividendes au taux susdit sont garantis par le dépôt mentionné en dernier lieu, pour être émis, vendu et négocié de la manière que la compagnie le jugera convenable.

Et en conséquence, le gouvernement devra payer au fidéicommissaire, pour les dites fins, semestriellement, le ou avant les dix-sept (17) février et août de chaque année, jusqu'au dix-sept (17) août 1893, inclusivement, outre la dite somme de $975,000, une autre somme d'argent équivalent à un et demi (1½) pour cent sur le montant du stock ainsi retiré.

4. Le fidéicommissaire devra payer, sur et à même les montants que le gouvernement lui remettra ainsi, à toute et chacune des personnes qui seront actionnaires de

la compagnie, chacun des jours où les paiements deviendront dus, savoir: les dix septième jours de février et d'août, respectivement, pendant la dite période (sauf et excepté au gouvernement relativement à toutes parties du dit montant des $35,000,000 qu'il aura alors en sa possession), un dividende de trois (3) pour cent par année, sur les actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, que ces actionnaires tiendront respectivement; et le fidéicommissaire stipule et arrête avec toutes et chacune des personnes qui seront actionnaires de la compagnie aux susdites époques respectivement, qu'il leur paiera de temps à autre, sur et à même les montants que le gouvernement lui remettra ainsi, le dividende sur leurs actions au taux, aux époques et pendant la période susdits.

5. Le gouvernement ne pourra être tenu responsable de la demande faite par le fidéicommissaire des montants payés pour les fins susdites, non plus que de toute dépense ou charges quelconques s'y rattachant.

En foi de quoi les parties ont signé les présentes aux temps et lieux énoncés en regard de leurs noms respectifs.

OTTAWA, ce 10 novembre 1883, en présence de (Signé) H. A. FISSIAULT.	(Signé) J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, (Sceau) A. P. BRADLEY, secrétaire.
MONTRÉAL, ce 8 novembre 1883, en présence de (Signé) A. BROWNING.	" La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, G. STEPHEN, président. C. DRINKWATER, secrétaire. (Sceau)
MONTRÉAL, ce 9 novembre 1883, en présence de (Signé) JAMES SMITH.	" Pour la Banque de Montréal, CH. F. SMITHERS, président. (Sceau)

OTTAWA, 7 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, par ordre du ministre intérimaire, la copie d'un arrêté du conseil, en date du 7 courant, au sujet des lettres de votre président relativement à un arrangement fait avec le gouvernement pour le paiement, par ce dernier, de dividendes semestriels de 3 pour 100 par année, pendant une période de dix ans, sur $65,000,000 des $100,000,000 formant le capital-actions de la compagnie, à même le produit d'un fonds déposé au crédit du gouvernement. La balance des actions de la compagnie, au montant de $35,000,000, sera transportée au gouvernement pour être remise, au besoin, à la compagnie sur paiement, par cette dernière, d'une somme suffisante pour garantir un dividende de 3 pour 100 pendant le reste de la dite période, sur le montant ainsi retiré.

Dès que l'arrangement, dont vous trouverez ci-joint trois copies, aura été signé par les autres parties aux présentes et que les conditions y mentionnées auront été remplies, le ministre intérimaire, le signera en bonne et due forme.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. CHS. DRINKWATER,
Secrétaire de la compagnie du chemin de canadien du Pacifique, Montréal.

OTTAWA, 15 novembre 1883.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre intérimaire de transmettre à votre banque, en sa qualité de fidéicommissaire, un des originaux du contrat fait en triplicata entre le ministre, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et votre banque. Par ce contrat la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique crée un fonds au moyen duquel le gouvernement promet payer un dividende minimum de 3 pour 100 par année, pendant dix ans, à partir du dix-septième jour d'août dernier, sur $65,000,000 du capital-actions de la compagnie. De plus cette dernière transporte au gouvernement les actions non encore émises, au montant de $35,000,000, mais avec la permission de les retirer entièrement, ou en partie, suivant

le besoin, en déposant au crédit du gouvernement une somme ou des sommes suffisantes pour lui permettre de payer un dividende égal sur le montant ainsi retiré, pendant le reste de la période des susdites dix années.

Veuillez, s'il vous plaît, accuser réception de cette lettre.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. C. F. SMITHERS,
Président de la banque de Montréal, Montréal.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 16 novembre 1883.

MONSIEUR,—Ainsi que vous le demandez, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 5 courant me transmettant un des originaux du contrat fait en triplicata entre le gouvernement, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la banque de Montréal, au sujet de la garantie donnée par le gouvernement du paiement d'un dividende de 3 pour 100, pendant dix ans, sur $65,000,000 du stock de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et je vous en remercie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHS. SMITHERS, président.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 26 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu de l'arrangement fait dernièrement avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il a été créé une charge sur toutes les sommes perçues et à percevoir par la compagnie à titre de subvention postale et pour le service de transport, afin de garantir le paiement de certaines sommes d'argent que la compagnie s'engage dans le dit contrat à payer par la suite au gouvernement ; et je dois maintenant vous prier de vouloir bien à l'avenir remettre, au receveur général, et non à la compagnie, tous les argents que votre département est obligé de payer à la compagnie pour ces services.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Au sous-ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 novembre 1883.

MONSIEUR,—Pour avoir au complet toutes les transactions faites avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il me faudrait la copie certifiée du contrat fait récemment entre le gouvernement, la compagnie et la banque de Montréal, en qualité de fidéicommissaire, et vous m'obligeriez en me l'envoyant aussitôt que vous le pourrez convenablement.

Bien à vous,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 novembre 1883.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre sous ce pli copie de la circulaire du département des finances au sujet des sommes d'argent que les différents départements doivent payer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour certains services, lesquelles devront être remises à l'avenir au receveur général,

et non à la compagnie, pour les raisons données dans les documents mentionnés plus haut.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

OTTAWA, 29 novembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à la demande faite par votre lettre du 28 courant, je suis chargé de vous transmettre ci-joint copie, non certifiée, du contrat fait entre le gouvernement, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et la banque de Montréal.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. J. M. COURTNEY, ministre des finances.

DOCUMENTS

RELATIFS AU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

1883-84.

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA :
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1884.

RÉSOLUTION

(31*a*)

De la Chambre des communes, du 20 février 1882:—Demandant des informations concernant certains sujets relatifs au chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à la date la plus récente, et particulièrement tous détails concernant

1. Le choix de la route.
2. Le choix ou la réserve des terres.
3. Le paiement de deniers, subventions, avances, etc.
4. La construction d'embranchements.
5. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises.
6. Divers sujets, construction de ponts etc.
7. (1) Transfert de la section de la Baie du Tonnerre à la compagnie, et son exploitation.

(2) Evaluation du matériel roulant transféré à la compagnie.

SOMMAIRE DE LA CORRESPONDANCE PRODUITE À LA DEMANDE DE L'HONORABLE M. BLAKE, AU SUJET DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Numéro un.

LE CHOIX DE LA ROUTE.

DE MEDECINE-HAT AU 22ME RANG À L'OUEST DU 4ME MÉRIDIEN PRINCIPAL—123 MILLES.

20, 21 juin 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé, depuis la traverse de la rivière Saskatchewan, à Medecine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, à l'ouest du 4me méridien principal—123 milles.
21, 21 juin.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
21 juin.—Rapport au conseil, recommandant le tracé proposé.
26 juillet, 16 août.—Arrêté du conseil, basé sur ce rapport.
23 juillet.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.

DE CROWFOOT-CREEK À CALGARY—69 MILLES.

19, 20 juillet 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé depuis Crowfoot-Creek jusqu'à Calgary—distance de 69 milles.
20, 20 juillet.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
20 juillet.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
24, 26 juillet.—D'un arrêté du conseil sur le rapport précédent.
27 juillet.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
27 juillet.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
28, 30 juillet.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE CALGARY A PADMORE (RIVIÈRE A L'ARC)—55 MILLES.

16, 17 août.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé de Calgary à Padmore, sur la rivière à l'Arc—55 milles.
17, 17 août.—De C. Drinkwater, demandant que le document qui précède lui soit renvoyé pour revision.
17 août.—A C. Drinkwater, tel que demandé, renvoyé les documents par messagerie.
21, 22 août.—De C. Drinkwater. Renvoi par messagerie, des plans, etc.
22, 22 août.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
23 août.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
14, 25 septembre.—Arrêté du conseil sur le rapport précédent.
14 septembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
14 septembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
17, 19 septembre.—De C. Drinkwater accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE PADMORE À FORTY-MILE CREEK—28 MILLES.

10, 14 septembre.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile Creek—Distance de 28 milles.
16, 18 septembre.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
18 septembre.—Rapport au conseil recommandant l'approbation du tracé proposé.
21, 26 septembre.—Arrêté du conseil sur le rapport précédent.
27 septembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
27 septembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
18 septembre, 2 octobre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE FORTY-MILE-CREEK À UN POINT 35 MILLES À L'OUEST.—DU 924IÈME AU 959IÈME MILLE.

6, 7 novembre.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé depuis le 924ième mille (Forty-mile-creek), jusqu'au 959ième mille, à l'ouest de Winnipeg—(35 milles).
7, 9 novembre —De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
9 novembre.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
9, 17 novembre —Arrêté du conseil sur le rapport précédent.
20 novembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
20 novembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
22, 24 novembre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE BATH-CREEK (RIVIÈRE À L'ARC) AU SOMMET DES MONTAGNES ROCHEUSES—DU 959IÈME AU 964IÈME MILLE.

1, 3 décembre 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé, depuis l'embouchure de Bath-Creek, sur le bras-sud de la rivière à l'Arc, jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses.
3, 3 décembre.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
4 décembre.—Rapport au conseil, recommandant l'approbation du tracé proposé.
11 décembre.—Arrêté du conseil, sur le rapport précédent.
11 décembre.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.
11 décembre.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
13, 15 décembre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

A L'OUEST DE CALLANDER—DU 86½ MILLE AU 130E—43½ MILLES.

29 novembre, 1er décembre 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil du tracé, à partir de la traver e de la rivière Wahnopitaæ, du 86½e au 130e mille à l'ouest de Callander.
4, 4 décembre.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
5 décembre.—Rapport au conseil sur le tracé soumis.
6, 11 décembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
11 décembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
11 décembre.—A C. Schreiber, l'informant de l'arrêté du conseil.
13, 15 décembre.—De C. Drinkwater, accusant réception de l'arrêté du conseil.

DE PORT-ARTHUR A NÉPIGON—68 MILLES.

20, 21 mars 1883.—De C. Drinkwater, avec plan et profil, demandant l'approbation du tracé depuis Port-Arthur jusqu'à Népigon.
21, 21 mars.—C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
22 mars.—Rapport au conseil, tracé de la ligne, tel que demandé.
29 mars, 5 avril.—Arrêté du conseil, tracé de la ligne, tel que demandé.
6 avril.—A C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.
6 avril.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.

Numéro deux.

RÉSERVE DE TERRES POUR LES FINS DU CHEMIN DE FER.

8, 10 février 1883.—De C. Brydges, *re* les terres à Portage-du-Rat pour le chemin de fer canadien du Pacifique.
9, 10 février.—De C. Schreiber, rapport sur ce qui précède.
17 février.—A. C. Schreiber, accusant réception de ce rapport.

Numéro trois.

RÈGLEMENT DES COMPTES.

1er, 2 février 1883.—De C. Schreiber, liste de réductions à faire dans le compte contre la compagnie pour outillage, etc., obtenu par elle en acceptant le contrat..... $46,607.95.
Laissant une balance de..... $995,911.64
2 février.—Rapport au conseil recommandant ces déductions.
19 février, 30 mars.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
3 avril.—A. C. Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil autorisant le règlement du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

EVALUATION MENSUELLE NO 44, COUVRANT 954 MILLES SUR LA SECTION DU CENTRE.

6, 6 décembre 1883.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle, n° 44 :—

954 milles	$ 9,719,982
Balance sur rails	131,250
	$ 9,851,232

6 décembre.—Rapport au Conseil sur l'évaluation mensuelle n° 44.
6 décembre.—Au ministre de l'intérieur, l'informant de l'évaluation mensuelle no 44.
6 décembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
11 décembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
11 décembre.—A l'auditeur général, l'informant de l'arrêté du conseil.

EVALUATION MENSUELLE N° 10, COUVRANT 167 MILLES SUR LA SECTION DE L'EST.

15, 17 décembre 1883.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle n° 10 ;

100 milles à l'ouest de Callander, 67 milles à l'est de Port-Arthur=167 milles . .	$ 2,569,229
Avance sur rails	207,985
	$ 2,777,214

17 décembre.—Rapport au conseil pour autorisation de payer $626,236 sur l'évaluation mensuelle n° 10.
17 décembre.—Au ministre de l'intérieur, l'informant de l'évaluation mensuelle n° 10.
19, 20 décembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
21 décembre.—A l'auditeur général, l'informant de l'arrêté du conseil.
21 décembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.

AVANCE SUR RAILS, HOCHELAGA.

29 janvier, 2 février.—De Thos. Ridout, *memo.* sur rails à Hochelaga.
5 février.—Rapport au conseil, avance sur rails déposés à Hochelaga, après remise d'un bon titre.
6, 9 février.—Arrêté du conseil autorisant l'avance, sur un rapport au conseil.
12 février.—Au ministre de la justice, avec documents *re* avances sur rails déposés à Hochelaga.
14 février.—Au ministre de la justice, avec la convention faite avec la compagnie le 16 décembre dernier.
14, 15 février.—Du ministre de la justice, demandant la première convention.

21, 22 février.—Du ministre de la justice, demandant la nomination d'une personne pour recevoir la livraison avec son agent.
22, 23 février.—De ministre de la justice; son agent fait rapport qu'il est nécessaire d'avoir une autre livraison régulière des rails.
26, 26 février.—Du ministre de la justice, avec la convention pour être signée.
27 février.—Au ministre de la justice, avec un double de la convention.
3, 3 mars.—Du ministre de la justice, renvoyant la première convention.
6 mars.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.
7, 9 mars.—Du ministre de la justice, avec une lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique *re* déplacement des rails.
9, 12 mars.—De C. Drinkwater, au sujet du transport des rails à un endroit à l'ouest de Callendar.
9, 12 février.—De C. Drinkwater, pour une avance sur rails d'acier importés dans le Nord-Ouest.
13, 13 février.—De C. Schreiber, *memo :* recommande une avance de $60,000.
13 février—Rapport au conseil sur ce mémoire.
14, 14 février.—Arrêté du conseil sur le rapport autorisant une avance de $60,000.
14 février.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.

ÉVALUATION MENSUELLE N° 43, COMPRENANT 921 MILLES,—AVANCE SUR RAILS.

5 novembre, 1883.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle n° 43, 921 milles	$9,279,993
Balance sur rails.....	255,000
	$9,534,993

5 novembre.—Rapport au Conseil sur l'évaluation mensuelle n° 43.
1er, 12 novembre.—De C. Schreiber, sur le rapport au Conseil.
13 novembre.—A C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du Conseil.

Numéro quatre.

EMBRANCHEMENTS.

22, 23 juin.—De C. Drinkwater, avec plans et livres de renvoi de l'embranchement sud-ouest, à partir de Winnipeg *viâ* la ville de Morris.
11, 12 juillet.—De C. Drinkwater, avec plans et livres de renvoi de l'embranchement de Selkirk.
6 août.—A C. Drinkwater, renvoyant les plans, etc., embranchement sud-ouest.
6 août.—A C. Drinkwater, annonçant que les plans, etc., de l'embranchement de Selkirk ont été approuvés.
7, 9 août.—De C. Drinkwater, accusant réception et renvoyant les plans, etc., régulièrement attestés.
11, 13 août.—De C. Drinkwater, avec plans, etc., de l'embranchement d'Emerson, indiquant les terres demandées.
4 septembre.—A C. Drinkwater, renvoyant les plans, etc., embranchement d'Emerson.

Numéro cinq.

TARIF.

6, 8, février 1882.—De C. Drinkwater, répondant à une communication et demandant qu'autorisation soit donnée pour appliquer provisoirement à la section du chemin de fer comprise entre Telford et Portage-du-Rat, le tarif de transport actuellement en vigueur dans la division de l'ouest.
23, 27 mars 1883.—Arrêté du conseil approuvant l'application du tarif de transport à la division de l'ouest du chemin du Pacifique pendant un an, jusqu'au 1er janvier 1884.
4, 5 avril.—De C. Drinkwater, renfermant copie de la classification de la division de l'ouest, avec instructions aux agents, etc.

7 avril.—A C. Drinkwater, avec copie du tarif applicable à la division de l'ouest jusqu'au 1er janvier 1884.

7, 17 avril.—De C. J. Brydges, président de la Chambre de Commerce de Winnipeg, avec copie d'une lettre de cette Chambre à la compagnie du Pacifique sur l'onéreuse augmentation que celle-ci a fait subir à son tarif de transport des marchandises.

19 avril.—A C. J. Brydges, président de la Chambre de Commerce de Winnipeg, accusant réception de la précédente.

18, 19 avril.—De C. Drinkwater, avec le règlement du tarif, division de l'ouest, pour approbation.

27 avril.—A C. Drinkwater, avec copie de la lettre de la Chambre de Commerce de Winnipeg.

1er mai.—Rapport au conseil, approuvant l'application pendant un an, à la division de l'ouest, chemin de fer canadien du Pacifique, du règlement concernant le tarif.

28, 30 mai.—Arrêté du conseil approuvant ce règlement sur le rapport fait au conseil.

13 juin.—A. C. Drinkwater, l'informant de l'arrêté du conseil.

15 juin.—De C. Drinkwater, règlement du chemin de fer canadien du Pacifique confirmé le 8 juin 1883.

QUALITÉ ET NATURE DES PONTS CONSTRUITS.

25, 27 septembre 1883.—De C. Schreiber, répondant à une question posée quant à la qualité ou nature des ponts construits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

VITESSE DES CONVOIS, DE PEMBROKE À LA BAIE DU NORD.

1er, 2 novembre.—De C. Drinkwater, demandant l'autorisation d'augmenter la vitesse des convois entre Pembroke et la Baie du Nord.

FOSSÉ TRANSVERSAL À SAINT-ANDRÉ, À PARTIR DE L'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

6 août 1883.—A C. Drinkwater, transmettant copie de la correspondance échangée avec les autorités municipales de Saint-André, Manitoba, *re* pont au-dessus d'un fossé d'égouttement en cet endroit vis-à-vis le fort de Pierre de la compagnie de la Baie-d'Hudson (15 lettres).

2, 3 octobre.—De W. C. Van Horne, renvoyant cette correspondance, qui avait été adressée à M. Drinkwater, et transmettant le rapport sur ce sujet par l'avocat de la compagnie à Winnipeg.

Numéro sept.

(N° 1) TRANSFERT ET EXPLOITATION DE LA SECTION DE LA BAIE DU TONNERRE.

17, 18 mai.—De C. Drinkwater, faisant connaître les conditions auxquelles la compagnie prendra possession de la section de la baie du Tonnerre.

3, 5 juillet.—De W. C. Van Horne, proposition de terminer le chemin de Fort-William à Selkirk.

4, 5 juillet.—De C. Schreiber, rapport sur les conditions de la compagnie relativement à la section de la baie du Tonnerre.

5 juillet.—Rapport au conseil, recommandant l'acceptation de la proposition.

9, 16 juillet.—Arrêté du conseil, sur le rapport approuvant la recommandation.

7, 9 juillet.—De C. Schreiber, évaluation mensuelle n° 1, jusqu'au 7 juillet, de travaux exécutés entre Prince Arthur's Landing et Selkirk, $150,000.

4, 11 juillet.—De W. C. Van Horne, *re* achat de matériel roulant entre Fort-William et Portage du Rat.

19 juillet.—A Collingwood Schreiber, avec copie de l'arrêté du conseil.

9 août.—A C. Drinkwater, avec copie de l'arrêté du conseil.

18, 19 septembre.—De W. C. Van Horne, demandant le nom du commissaire de police chargé du district compris entre la baie du Tonnerre et Winnipeg.
27, 28 septembre.—De C. Drinkwater, demandant un nouveau paiement pour travaux exécutés entre Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre.
28 septembre.—A C. Drinkwater, accusant réception de la précédente et annonçant qu'un certificat a été émis pour $136,000.
1er, 2 octobre.—De C. Drinkwater, accusant réception de la précédente.
27 septembre, 2 octobre.—De l'auditeur général, demandant copie de l'arrêté du conseil qui autorise le paiement de $136,000.
2 octobre.—A l'auditeur général, avec copie de l'arrêté du conseil.
4 octobre.—A W. C. Van Horne, répondant aux lettres des 18, 19 septembre.
4, 5 octobre.—De l'auditeur général, demandant un état du prix de revient des travaux inachevés entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk.
27 septembre, 12 octobre.—De C. Schreiber, évaluation n° 2, jusqu'au 27 septembre, $286,000, $143,000 net.
18, 19 octobre.—De C. Drinkwater, corps de police non requis par la compagnie entre Prince-Arthur-Landing et Selkirk.
2 novembre.—Rapport au conseil, pour discontinuer l'acte concernant le maintien de la paix entre Port-Arthur et Portage-du-Rat, ainsi que les services du commissaire Macdonald.
5, 9 novembre.—Arrêté du conseil sur ce rapport.
13 novembre.—A John MacDonald, l'informant de la discontinuation de ses services comme commissaire de police.
14, 14 novembre.—Du ministre de la justice *re* arrêté du conseil; espère que des instructions seront données aux intéressés soit par le département des chemins de fer ou par le secrétaire d'Etat.

(N° 2)—PRISE DE POSSESSION DE L'EMBRANCHEMENT DE LA BAIE DU TONNERRE.

19 juillet 1883.—A James Crossen, l'informant qu'il est chargé d'évaluer le matériel roulant, excepté les locomotives, à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing.
27, 28 juillet.—De James Crossen, accusant réception de la précédente.
9 juillet.—A Peter Clarke, le nommant estimateur des locomotives à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing.
10, 11 juillet.—De James Clarke, acceptant la nomination.
11 juillet.—A Peter Clarke: Communiquez avec M. James Crossen, Cobourg, et partez le plus tôt possible; donnez avis de votre départ.
11 juillet.—A James Crossen: Communiquez avec Peter Clarke, Toronto, et partez le plus tôt possible; donnez avis de votre départ.
14 juillet.—A W. C. Van Horne: Clarke a accepté la charge d'évaluateur et a reçu ordre de communiquer avec Crossen pour fixer leur départ et partir ensemble.
14, 15 juillet.—De James Crossen; en réponse, il dit s'entendre avec Clarke et espère partir la semaine prochaine.
18, 20 juillet.—De P. Clarke: M. Crossen et moi nous proposons de partir mardi prochain par le steamer *Campana*.
18, 20 juillet.—De James Crossen: Je partirai mardi matin avec P. Clarke, *viâ* Toronto et Collingwood.
22, 25 septembre.—De James Crossen; évaluation du matériel roulant (*wagons*) sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur.
18, 25 septembre.—De Peter Clarke; évaluation du matériel roulant (*locomotives*) sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur.
5 octobre.—A C. Schreiber, lui donnant instruction de transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique le matériel roulant de la ligne à l'ouest de Port-Arthur.

NUMERO UN.

CHOIX DE LA ROUTE.

Tracé depuis la Saskatchewan-Sud, Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du 22ième rang du township 22, à l'ouest du 4ième Méridien,—Distance, 123 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,—MONTRÉAL, 20 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour être soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil du tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis la traverse de la rivière Saskatchewan, à Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, township 22, à l'ouest du 4ième méridien principal—distance de 123 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, départemennt des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 juin 1883.

MONSIEUR,—La lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 20 courant, demandant l'approbation du tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur un parcours d'environ 123 milles à l'ouest de la traverse de la Saskatchewan-Sud, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :—

Qu'en ce qui concerne cette section et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin, le terrain est favorable vu que les rampes et les courbes indiqués sur les plans présentés réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et si le choix de Kicking-Horse-Pass (*Passe du Cheval-qui-rue*) est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur ces plans peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER, par FRANCIS J. LYNCH.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 21 juin 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que le 20 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement des plan et profil, indiquant le tracé de la partie de la ligne-mère qui s'étend depuis la traverse de la Saskatchewan-Sud, à Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, township 22, à l'ouest du 4ème méridien principal—distance de 123 milles.

Que le 21 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que le terrain était avantageux, en autant que les rampes et les courbes indiquées sur les plans soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et que si le choix de Kicking-Horse-Pass est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur ces plans peut être regardé comme satisfaisant.

Le soussigné recommande le tracé de la section maintenant soumis à l'approbation du gouvernement.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 juin 1883.

Vu le mémoire en date du 21 juin 1883, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant que le 20 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait soumis à l'approbation du gouvernement des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère depuis la traverse de la rivière Sas-

katchewan, à Medicine-Hat, jusqu'à la limite ouest du rang 22, dans le township 22, à l'ouest du 4ème méridien principal—distance de 123 milles.

Le ministre expose de plus que le 21 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que le terrain est favorable à ce tracé, en autant que les rampes et les courbes indiquées sur les plans soumis avec ce mémoire, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et que si le choix de Kicking-Horse-Pass est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur les plans peut être regardé comme satisfaisant.

Le ministre recommande en conséquence à l'approbation du gouvernement le tracé de la section maintenant soumis.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 23 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil du 26 juin, approuvant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, entre Medicine-Hat et la limite ouest du rang 22 du township 22, à l'ouest du 4ième méridien principal.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

Tracé depuis Crowfoot-Creek jusquà Calgary—distance de 69 milles—(dont 13 milles déjà approuvés—et 56 milles actuellement sous considération.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 19 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un plan et un profil du tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend de Crowfoot-Creek à Calgary, distance de 69 milles, et de vous demander de les soumettre à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en Conseil, aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 20 juillet 1883.

MONSIEUR,—La communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 19 courant, demandant l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis la partie du chemin approuvée en dernier lieu, jusqu'à Calgary, distance d'environ 56 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :

Qu'en ce qui concerne cette section et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, le terrain est favorable, vu que les rampes et les courbes indiquées sur le plan et le profil, maintenant soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et si le choix de Kicking-Horse-Pass est approuvé par le gouvernement, le travail indiqué sur les plans peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, par FRANCIS J. LYNCH.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 20 juillet 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 19 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis un plan et un profil indiquant le

tracé qu'elle se propose d'adopter pour la ligne-mère, depuis Crowfoot-Creek jusqu'à Calgary—distance de 69 milles—dont une partie cependant—13 milles de longueur—à l'ouest de la traverse Crowfort—a déjà été approuvé en vertu d'un arrêté du conseil du 26 du mois dernier, laissant 56 milles actuellement sous considération.

Que le 20 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport qu'en ce qui concerne cette section de 56 milles, et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, la région est favorable, vu que les rampes et les courbes indiquées sur le plan et profil soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le soussigné recommande en conséquence que le tracé maintenant soumis soit approuvé.

Respectueusement soumis.

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 20 juillet 1883.

Vu le mémoire du ministre par interim des chemins de fer et canaux, en date du 20 juillet 1883, exposant :

Que le 19 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis un plan et un profil indiquant le tracé qu'elle se propose d'adopter pour la ligne-mère depuis Crowfoot-Creek jusqu'à Calgary—distance de 69 milles, dont une partie cependant—13 milles de longueur—à l'ouest de la traverse de Crowfoot, a déjà été approuvée en vertu d'un arrêté du Conseil privé, du 26 du mois dernier, laissant 56 milles actuellement sous considération.

Le ministre expose de plus que le 20 du même mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport qu'en ce qui concerne cette section de 56 milles, et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, la région est favorable, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé maintenant soumis soit approuvé.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 juillet 1883.

MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli copie de l'arrêté du conseil en date du 24 de ce mois, approuvant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Calgary.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

OTTAWA, 27 juillet 1883.

MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli copie d'un arrêté du conseil, en date du 24 de ce mois, approuvant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Calgary.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 28 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 de ce mois, renfermant une copie de l'arrêté du conseil en date du 24 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Calgary.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis Calgary jusqu'à Padmore, sur la rivière à l'Arc (Bow River)—Distance de 55 milles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 16 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour recevoir l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le plan et le profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend de Calgary à Padmore, sur la rivière à l'Arc—distance d'environ 55 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Dépêche de Montréal à A. P. Bradley.

OTTAWA, 17 août 1883.

Veuillez renvoyer aujourd'hui les plans qui vous ont été expédiés hier soir. Je désire les revoir avant leur approbation.

C. DRINKWATER, secrétaire.

OTTAWA, 17 août 1883.

Ainsi que requis par votre dépêche, les plans reçus ce matin vous ont été renvoyés par messagerie.

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, Montréal.

MONTRÉAL, 21 août 1883.

MONSIEUR,—Je vous remercie pour les plans que vous m'avez envoyés et que je vous renvoie par messagerie aujourd'hui.

Votre, etc.,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 août 1883.

MONSIEUR,—La communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, demandant l'approbation de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la partie approuvée en dernier lieu, de Calgary à Padmore—distance d'environ 55 milles—m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire le rapport :

Qu'en ce qui concerne cette section et les avantages qu'elle offre à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, la région est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiqués sur le plan et le profil maintenant soumis réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique ; et si le choix de "Kicking-Horse Pass" est approuvé par le gouvernement, le tracé indiqué sur les plans peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. SCHREIBER, par F. J. L.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 23 août 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que le 21 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement un plan et un profil indiquant le tracé de la ligne-mère, sur une autre distance d'environ 55 milles, qui s'étendrait depuis Calgary, de l'endroit en dernier lieu approuvé, jusqu'à Padmore.

Que le 22 du même mois l'ingénieur en chef a fait rapport que la région est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le soussigné recommande en conséquence que le tracé en question soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 24 août 1883.

MONSIEUR,—Pour satisfaire à la demande que vous me faites dans votre lettre du 14 de ce mois, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie des plans indiquant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique, entre la traverse de la Saskatchewan-Sud et Calgary.

Je dois vous faire observer que ces tracés n'indiquent pas la position exacte du chemin, lorsqu'il sera terminé. Ce sont seulement des plans du tracé de la ligne dressés par ce département comme préliminaires des travaux de construction qui devront être faits ; toute déviation de ces plans, dans la limite des pouvoirs conférés à la compagnie par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, est permise.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A. M. BURGESS, député du ministre de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 25 août 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux en date du 23 août 1883, exposant:

Que le 21 de ce mois la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement des plans et profils indiquant le tracé qu'elle se propose de suivre pour la ligne-mère du chemin, sur une autre distance d'environ 55 milles, s'étendant depuis Calgary, de l'endroit en dernier lieu approuvé, jusqu'à Padmore.

Que le 21 du même mois, l'ingénieur en chef a fait rapport que cette partie du pays est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plans soumis réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Et le ministre recommande en conséquence que le tracé en question soit approuvé :

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 14 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie de l'arrêté du conseil, en date du 25 du mois dernier, approuvant les plan et profil que vous avez soumis le 16 courant, et qui indiquent le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis Calgary jusqu'à Padmore—distance d'environ 55 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie du chemin de fer du Pacifique.

OTTAWA, 14 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie de l'arrêté du conseil approuvant les plans et profil soumis par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui indiquent le tracé de cette partie du chemin de fer qui s'étend depuis Calgary jusqu'à Padmore—distance d'environ 55 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, écr, ingénieur en chef.

MONTRÉAL, 17 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 de ce mois, contenant copie de l'arrêté du conseil en date du 25 du mois dernier, qui approuve le plan et le profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique depuis Calgary jusqu'à Padmore ; je vous en suis très obligé.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek (Ruisseau de Quarante Milles)—distance de 28 milles.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 10 septembre 1883.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli, pour être soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil du tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui suit la vallée de la rivière à l'Arc, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek—distance de 28 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 16 septembre 1883.

MONSIEUR,—La communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui demande l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis la partie approuvée en dernier lieu à Padmore, jusqu'à Forty-Mile-Creek, distance de 28 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :

Qu'en ce qui concerne la section en question, cette région est avantageuse, vu que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil maintenant soumis, réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et si la route par Kicking-Horse-Pass est approuvée par le gouvernement, le tracé soumis peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, par F. J. L.

A. P. BRADLY, secrétaire.

Mémoire. OTTAWA, 18 septembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouvernement, le 10 de ce mois, des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère qui suit la vallée de la rivière à l'Arc, depuis Padmore jusqu'à Forty-mile-Creek, distance de 28 milles.

Que l'ingénieur en chef des chemins de fer, dans une communication en date du 16 de ce mois, déclare que la région qui doit être traversée par cette partie de la ligne est avantageuse, et que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique :

En conséquence, le soussigné recommande que le tracé ci-dessus soit approuvé.

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 21 septembre 1883.

Vu le mémoire daté le 18 septembre 1883, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 10 de ce mois, soumis à l'approbation du gouvernement des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère qui suit la vallée de la rivière à l'Arc, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek, distance de 28 milles.

Le ministre expose que l'ingénieur en chef des chemins de fer, dans une communication en date du 16 de ce mois, déclare que la région traversée par cette partie de la ligne est avantageuse, et que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé ci-dessus soit approuvé.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie de l'arrêté du conseil en date du 21 septembre, approuvant les plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek, soumis avec votre lettre du 10 de ce mois.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P., Montréal.

OTTAWA, 27 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour votre information, copie d'un arrêté du conseil daté le 11 de ce mois, approuvant le tracé proposé du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek—distance de 28 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, Ottawa.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 de ce mois, contenant copie de l'arrêté du conseil en date du 21 septembre, qui approuve les plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin, depuis Padmore jusqu'à Forty-Mile-Creek.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis Forty-Mile-Creek, 83 milles à l'ouest de Calgary, jusqu'à 118 milles plus loin à l'ouest, ou depuis le 924ième jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 6 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour recevoir l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis un endroit sur la rivière à l'Arc, connu sous le nom de Forty-Mile-Creek, 83 milles, jusqu'au 118ième mille à l'ouest de Calgary, distance de 35 milles, ou depuis le 924ième mille jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 7 novembre 1883.

MONSIEUR,—Une communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 6 de ce mois, demandant l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend vers l'ouest depuis la dernière partie approuvée à Forty-Mile-Creek, distance de 35 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport :

Que sur la section en question, le maximum de la rampe est de 0.75 pieds par 100 pieds, et le minimum de la courbe de 8° ; que cette région est avantageuse, et que les rampes et les courbes indiquées sur les plan et profil réunissent les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique; et si la route de Kicking-Horse-Pass est approuvée par le gouvernement, le tracé maintenant soumis peut être regardé comme satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 9 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 6 de ce mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plan et profil indiquant le tracé proposé de cette partie de la ligne-mère qui s'étend depuis un endroit sur la rivière à l'Arc appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance, vers l'ouest, d'environ 35 milles, ou depuis le 924ième jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

Qu'à la date du 7 courant, l'ingénieur en chef a fait rapport que sur cette section la région est avantageuse, et offre les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil en question.

Le soussigné recommande que le tracé proposé soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 9 novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par interim des chemins de fer et canaux, en date du 9 novembre 1883, soumettant la demande, présentée le 6 novembre du même mois, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avec les plan et profil qui indiquent le tracé proposé de cette partie de la ligne-mère s'étendant depuis un endroit sur la rivière à l'Arc, appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest, ou depuis le 924ième jusqu'au 959ième mille à l'ouest de Winnipeg.

Le ministre expose qu'à la date du 7 de ce mois, l'ingénieur en chef a fait rapport que sur la section en question, la région est avantageuse et offre les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil soumis.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé proposé soit approuvé.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 20 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil, en date du 9 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique depuis un endroit sur la rivière à l'Arc, appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef des chemins de fer.

OTTAWA, 20 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du Conseil, en date du 9 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis un endroit sur la rivière à l'Arc appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, Cie C. C. P., Montréal.

MONTRÉAL, 22 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil en date du 9 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne de ce chemin de fer, depuis un endroit sur la rivière à l'Arc appelé "Forty-Mile-Creek," jusqu'à une distance d'environ 35 milles vers l'ouest.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé depuis près de Bath-Creek jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, environ 5 milles, ou 964 milles à l'ouest de Winnipeg.

MONTRÉAL, 1er décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, des plan et profil indiquant la tracé de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc, près de l'embouchure de Bath-Creek, jusqu'au sommet des montages Rocheuses, distance d'environ cinq milles, ou depuis le 959ième mille jusqu'au 964ième à l'ouest de Winnipeg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 3 décembre 1883.

MONSIEUR,—Une communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 1er de ce mois, demandant l'approbation du tracé de la ligne-mère du chemin qui s'étend vers l'ouest depuis la dernière partie du chemin approuvée jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance d'environ 5 milles, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport que sur la section en question, le maximum des rampes est de 1.40 pied par 100 pieds, et le minimum de la courbe de 7°; que la région est avantageuse et réunit les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué sur les plan et profil maintenant soumis; et si la route de Kicking-Horse-Pass est approuvée par le gouvernement, le tracé maintenant soumis peut être regardé comme étant satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, par F. J. L.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 4 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 1er de ce mois, soumis des plan et profil indiquant le tracé de cette partie de la ligne mère qu'il s'étend depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc, jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses—distance d'environ 5 milles.

Que l'ingénieur en chef du département a fait rapport le 3 de ce mois, que sur cette partie du chemin le maximum de la rampe est de 1.40 pied par 100 pieds, et le

minimum de la courbe de 7°, que la région est avantageuse pour l'établissement d'un chemin de fer, et qu'elle réunit les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil soumis.

Le soussigné recommande que le tracé de la section du chemin en question soit approuvé.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 décembre 18 3.

Vu le mémoire, en date du 4 décembre 1883, par lequel le ministre par intérim des chemins de fer et canaux soumet des plan et profil indiquant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses—distance d'environ 5 milles, et par lequel le ministre représente que l'ingénieur en chef de son département a fait rapport, à la date du 3 de ce mois, que le maximum de la rampe, sur cette partie du chemin, est de 1.40 pied par 100 pieds, et le minimum de courbe de 7°—que la région est avantageuse pour l'établissement d'un chemin de fer en ce qu'elle réunit les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, tel qu'indiqué par les plan et profil soumis.

Le ministre recommande que le tracé de la section du chemin en question soit approuvé.

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance d'environ 5 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire C. C. P., Montréal.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une copie attestée d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, approuvant le tracé de la ligne de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance de 5 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 13 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 de ce mois, contenant copie d'un arrêté du conseil en date du 6, approuvant le tracé de la ligne de ce chemin depuis un endroit sur le bras sud de la rivière à l'Arc jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, distance d'environ 5 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Tracé de la voie à partir de la traverse de la rivière Wahnapitae, jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 29 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour approbation par Son Excellence le gouverneur général en conseil, les plan et profil indiquant le tracé de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, qui s'étend depuis la traverse de la rivière Wahnapitae, sur un parcours de 86½ milles, jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander. J'annexe comme pièce de renseignement une carte générale dressée sur une petite échelle et faisant voir le tracé proposé jusqu'au 200ème mille à l'ouest de Callander.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 4 décembre 1883.

MONSIEUR,—Une lettre de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 29 novembre 1883, et demandant l'approbation d'un tracé de la ligne-mère, du chemin de fer canadien du Pacifique, dont les plan et profil ont été soumis, depuis le 85ème jusqu'au 130me mille à l'ouest de Callander, m'ayant été déféré, j'ai l'honneur de faire rapport—

Que sur la section dont il est question la rampe maxima est de 1.10 pied par 100 pieds, et la courbe maxima 5°; que la région est généralement favorable, et que les conditions, telles qu'indiquées sur les plan et profil, sont conformes aux prescriptions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique. Je recommande en conséquence que le tracé de la voie, tel qu'il m'est maintenant soumis, soit approuvé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. SCHREIBER, par J. F. L.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 5 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 29 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plan et profil du tracé proposé de la partie de sa ligne-mère dans le district de Nipissingue, s'étendant depuis la traverse de la rivière Wahnapitae jusqu'au 130e mille à l'ouest de Callander.

Qu'à la date du 4 du présent mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport que la rampe maxima sur cette section du chemin de fer est de 1.10 par 100 pieds, et la courbe minima de 5°; que le pays est généralement favorable et que les conditions, telles qu'indiquées sur les plan et profil, sont conformes aux prescriptions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le soussigné recommande en conséquence que le tracé de cette partie du chemin soit approuvé.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 décembre 1883.

Vu le mémoire du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, en date du 5 décembre 1883, soumettant des plan et profil du tracé proposé de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, s'étendant de la traverse depuis la rivière Wahnapitae jusqu'au 130e mille à l'ouest de Callander.

Le ministre représente qu'à la date du 4 de ce mois, l'ingénieur en chef des chemins de fer a fait rapport que la rampe maxima sur cette section du chemin de

fer canadien du Pacifique sera de 1.10 par 100 pieds et la courbe minima de 5°, que le pays est généralement favorable, et que les conditions telles qu'indiquées sur les plan et profil sont conformes aux prescriptions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le ministre recommande en conséquence que le tracé de la dite partie du chemin soit approuvé.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'une copie conforme d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, autorisant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, depuis la traverse de la rivière Wahnapitae jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'une copie conforme d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, autorisant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, depuis la traverse de la rivière Wahnapitae jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 13 DÉCEMBRE 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 de ce mois, renfermant copie d'un arrêté du conseil, en date du 6 de ce mois, autorisant le tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le district de Nipissingue, depuis la traverse de la rivière Wahnapatae jusqu'au 130ème mille à l'ouest de Callander.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Tracé—de Prince-Arthur's-Landing à Nipigon—distance d'environ 68 milles.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

MONTRÉAL, 20 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre des plan et profil de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, de Prince-Arthur's-Landing à Nipigon, et j'ai reçu instruction de vous demander que ces plan et profil soient soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 mars 1883.

Par lettre datée le 20 courant, le secrétaire de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien soumet pour approbation des plan et profil de la ligne-mère entre Prince-Arthur et Nipigon, distance de 68 milles.

Après avoir examiné les plan et profil, je constate que le tracé généralemen suivi est celui fait d'abord par le gouvernement. Il n'y a pas de rampes excédant 53 pieds au mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,443 pieds.

Cette partie de la ligne représentée sur le plan, entre Prince-Arthur et la rivière au Courant, a déjà été approuvée par un arrêté du conseil en date du 6 novembre dernier, et je recommande aujourd'hui que la partie restant à faire jusqu'à Nipigon soit maintenant approuvée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 mars 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 20 de ce mois, soumis pour approbation des plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon, distance d'environ 68 milles.

Que ces plan et profil ayant été soumis à l'ingénieur en chef du gouvernement, celui-ci a fait rapport le 12 du présent mois, que le tracé d'abord proposé est en général celui d'abord fait par le gouvernement, qu'il n'y a pas de rampes excédant 53 pieds au mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,443 pieds; et il recommande d'approuver le tracé.

La partie du chemin comprise entre Prince-Arthur's-Landing et Current-Creek, et qui est couverte par le plan actuel, ayant déjà été approuvée par arrêté du conseil daté le 6 novembre dernier, le soussigné recommande que le tracé de la partie du chemin entre Current-Creek et Nipigon, tel qu'indiqué sur les plans nommés, soit maintenant approuvé.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 29 mars 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 22 mars 1883, soumettant de la part de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une requête datée le 20 du même mois, demandant l'approbation des plan et profil du tracé de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon,—distance d'environ 68 milles,—

Le ministre expose que ces plan et profil ayant été soumis à l'ingénieur en chef du gouvernement, celui-ci a fait rapport le 21 de ce mois que le tracé proposé est en général celui d'abord fait par le gouvernement, qu'il n'y a pas de rampes excédant 53 pieds au mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,443 pieds; et il recommande d'approuver le tracé.

Le ministre expose de plus que la partie du chemin comprise entre Prince-Arthur's-Landing et Current-Creek, et qui est couverte par le plan actuel, ayant déjà été examinée par arrêté du conseil daté le 6 novembre dernier, il recommande que le tracé de la partie du chemin entre Current-Creek et Nipigon, telle qu'indiquée sur les plans soumis, soit maintenant approuvé.

Le comité concourt dans la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 6 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'un arrêté du conseil en date du 29 du mois dernier, approuvant le tracé de la partie du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Current-Creek et Nipigon, distance d'environ 68 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

OTTAWA, 6 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser copie d'un arrêté du conseil en date du 29 du mois dernier, approuvant le tracé de la partie du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Current-Creek et Nipigon, distance d'environ 68 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

NUMÉRO DEUX.

CORRESPONDANCE SE RATTACHANT AU CHOIX ET A LA RÉSERVE DES TERRES.

COMPAGNIE DE LA BAIE-D'HUDSON,
DÉPARTEMENT DES TERRES, WINNIPEG, 2 février 1883.

CHER MONSIEUR,—Je vous suis bien obligé pour votre lettre du 26 du mois dernier, renfermant un plan des terres que vous désirez avoir à Portage-du-Rat.

Je constate que ce plan couvre une étendue de 60,022 acres. D'après l'acte de cession vous avez droit à un vingt-cinquième des terres appartenant à la compagnie à Portage-du-Rat, lesquelles forment un total de 690 acres, et la part due au gouvernement serait de 27.6 acres. Donc, d'après le plan que vous m'avez envoyé, vous demandez environ trente trois acres de plus que la quantité à laquelle l'acte de cession vous donne droit.

Je constate aussi, en examinant le plan, que vous avez empiété sur des terres que nous avons réservées pour des lots de ville, et en consultant nos livres de ventes, je vois que nous avons vendu presque tous les lots arpentés, et que vous vous proposez maintenant de nous les enlever.

Je vous envoie un plan du Portage-du-Rat, lequel, étant consigné au bureau d'enregistrement, lie toutes les parties; il vous fera voir le dommage que vous vous proposez de nous faire. La ligne noire indique la pièce que, d'après nous, vous avez désiré prendre. La ligne rouge fait voir ce que couvre le plan inclus dans votre lettre. Vous avez ainsi transporté votre part de terrain vers l'ouest et abandonné celle de l'est, et, de cette manière, vous preniez des lots qui sont inscrits sur un plan régulièrement enregistré, qui ne peuvent par conséquent être changés, et que tous, moins deux, ont été vendus.

Je dois vous demander, en conséquence, de vouloir bien modifier le plan que vous m'avez envoyé, et tracer la limite ouest conformément à la ligne noire marquée sur le plan ci-inclus. Vous pourrez, comme de raison, prendre vers l'est la quantité supplémentaire que vous désirez avoir, et ainsi ne pas empiéter sur un emplacement de ville, dont le plan, comme je l'ai dit, a été enregistré, et dont les lots sont vendus.

Votre tout dévoué serviteur,

C. J. BRYDGES.

C. SCHREIBER, Ottawa.

WINNIPEG, 3 février 1883.

CHER MONSIEUR,—Relativement à ma lettre d'hier, vous comprendrez, sans doute, que si vous décidez de prendre le terrain désigné sur le plan que vous m'avez envoyé, vous devrez acheter les lots des personnes auxquelles nous les avons vendus. Nous vous avons donné plus que le vingt-cinquième, à part la pièce vendue comme lots.

Votre tout dévoué,

C. J. BRYDGES.

C. SCHREIBER, Ottawa.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 7 février 1883.

MONSIEUR,—Ayant reçu de nouvelles communications de M. C. J. Brydges, commissaire des terres de la compagnie de la Baie-d'Hudson, au sujet de ses terres qu'il

est question de prendre pour le service du chemin de fer à Portage-du Rat, j'ai l'honneur de faire rapport :

M. Brydges me fait savoir qu'une partie du terrain que le chemin de fer canadien du Pacifique se propose de prendre, ainsi que je le recommande dans mon rapport du 26 octobre dernier, a été divisé en lots de ville, et que ces lots ont été vendus.

M. Brydges déclare aussi que la compagnie de la Baie-d'Hudson n'inclut pas les lots déjà vendus dans la cession gratuite de terrain qu'elle a faite au gouvernement pour fins de chemin de fer. J'ai, en conséquence, préparé un plan indiquant, dans la partie coloriée en rouge, le terrain que je propose maintenant de prendre pour les fins du chemin de fer ; j'en ai exclu les lots déjà vendus.

J'ai l'honneur d'être, mousieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 17 février 1883.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 9 de ce mois, au sujet des terres du Portage-du-Rat qui doivent être prises de la compagnie de la Baie-d'Hudson pour l'usage du chemin de fer canadien du Pacifique, lettre accompagnée d'un plan indiquant la situation des dites terres et modifié conformément à la lettre que le commissaire des terres de la compagnie vous a adressée le 2 de ce mois, et dans laquelle la compagnie représente qu'elle a divisé ces terres en lots de ville qui sont déjà vendus, et demande que la ligne de démarcation des terres du chemin de fer soit modifiée de manière à ne pas inclure ces lots.

En réponse, j'ai reçu instruction de dire que le ministre approuve le changement apporté dans la situation des terres du chemin de fer sur le plan qui vous a été soumis, et de vous demander de prendre les mesures nécessaires pour en effectuer le transfert au gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, chemin de fer du Pacifique.

NUMÉRO TROIS.

CORRESPONDANCE RELATIVE AU RÈGLEMENT D'UN COMPTE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LA COMPAGNIE, ET A LA SUBVENTION.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, OTTAWA, 1er février 1883.

MONSIEUR,—Le compte contre le chemin de fer canadien du Pacifique s'élevant à $1,042,519.27, sujet à rectification, donné il y a quelque temps, a, ce jour, été discuté avec les officiers de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en vue d'un règlement.

On considère que, d'après les termes du contrat, les sommes suivantes ne peuvent pas être, à proprement parler, portées au compte de la compagnie.

N° 1.	Clôtures en fil métallique, Skead et Haycock....	$18,500.00
2.	" " , Stubbs et Cie.....	8,000.00
3.	Pont temporaire sur la rivière Rouge.....	6,950.00
4.	Droits de douane sur locomotives.....	7,599.50
5.	Marchandises en magasin.....	2,158.01
6.	" transit.....	3,400.14
		$46,607.65

Les raisons invoquées pour que ces sommes soient rayées du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sont les suivantes :

1. Le contrat passé avec MM. Skead et Haycock, a été annulé en conséquence du contrat fait avec la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin ; les matériaux livrés par MM. Skead et Haycock ont été payés et subséquemment vendus à l'enchère, et le produit de la vente déposé au crédit du receveur général.

2. La somme de $3,000 a été payée à MM. Stubbs et compagnie pour poser sur l'embranchement de Pembina, des clôtures qui n'avaient pas encore été faites.

3. Le pont temporaire n'a pas été construit directement en rapport avec le contrat pour les 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais il a servi aux fins du trafic.

4. Les droits de douanes ont été inclus dans l'évaluation qui a été faite des locomotives et l'on considère qu'ils n'auraient pas dû l'être.

5. Une partie du fret en magasin, lorsque le transfert a été fait à la compagnie, comprenait une certaine quantité de marchandises et effets dont la valeur n'égalait pas le coût du fret et qui n'ont jamais été réclamés; de fait, beaucoup ne valaient pas les frais de leur transport. La somme de $2,158.01 représente le prix du transport de ces marchandises, et est rayée.

6. Par erreur, une surcharge de $3,400.14 a été faite sur des marchandises en transit, et cet erreur est maintenant corrigée.

Le compte s'établit donc comme suit :

Compte antérieurement rendu (sujet à rectification)	$1,042,519 29
Somme portée par erreur	46,607 65
Compte tel que réglé	$995,911 64

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. Ottawa, 2 février 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'en vertu des conditions du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière devait prendre possestion de la partie du chemin de fer, de 100 milles de longueur, qui s'étend depuis la cité de Winnipeg vers l'ouest, en payant le prix de revient des travaux exécutés jusqu'au moment où ils furent remis par l'entrepreneur, ainsi que les dépenses subséquemment encourues par le gouvernement pour les continuer.

Qu'en vertu de l'arrêté du conseil en date du 9 avril 1881, transférant l'embranchement de Pembina et la ligne depuis Selkirk jusqu'à Telford à la compagnie, cette dernière devait prendre possession, à un prix raisonnable, en matériel roulant dont le gouvernement pourrait se dispenser, de même que des approvisionnements généraux, bois de corde, ameublement de gares, etc., aussi des rails, etc., sur les voies de garage. La compagnie devait aussi prendre possession des marchandises en payant au gouvernement les impôts dont elles étaient frappées.

Qu'en conséquence une évaluation a été faite, sujette à rectification ; dans la première évaluation faite par l'ingénieur en chef, le 18 janvier 1882, la somme de $1,042,519.29 était mise au débit de la compagnie comme représentant " les travaux exécutés sur les premiers 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, y compris les rails, l'outillage, le matériel roulant, etc., les marchandises passées en transit et les marchandises en magasin à la date du 1er mai 1881."

Que l'ingénieur en chef a maintenant fait un rapport daté le 1er du présent mois et d'après lequel il paraît que certains articles du dit compte ne doivent pas, avec raison, être portés au compte de la compagnie ; ces articles sont :

N° 1.	Clôtures en fil métallique, Skead et Haycock	$18,500 00
2.	" " Stubbs et Cie	8,000 00
3.	Pont temporaire sur la rivière Rouge	6,950 00
4.	Droits de douane sur locomotives	7,599 50
5.	Marchandises en magasin	2,158 01
6.	" transit	3,400 04
		$46,607 65

Les raisons invoquées pourquoi ces sommes sont omises du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sont les suivantes :

1. Le contrat passé avec MM. Skead et Haycock, a été annulé en conséquence du contrat fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin ; les matériaux livrés par MM. Skead et Haycock ont été payés et subséquemment vendus à l'enchère, et le produit de la vente déposé au crédit du receveur général.

2. La somme de $8,000 a été payée à MM. Stubbs et Cie pour poser sur l'embranchement de Pembina, des clôtures qui n'avaient pas encore été faites.

3. Le pont temporaire n'a pas été construit directement en rapport avec le contrat pour les 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais il a servi aux fins du trafic.

4. Les droits de douanes ont été inclus dans l'évaluation qui a été faite des locomotives, et l'on considère qu'ils n'auraient pas dû l'être.

5. Une partie du fret en magasin, lorsque le transfert a été fait à la compagnie, comprenait une certaine quantité de marchandises et effets, dont la valeur n'égalait pas le coût du fret et qui n'ont jamais été réclamés ; de fait, beaucoup ne valaient pas les frais de leur transport. La somme de $2.158.01 représente le prix de transport de ces marchandises, et est rayée.

6. Par erreur une surcharge de $3,400.14 a été faite sur des marchandises en transit, et cette erreur est maintenant corrigée.

Le compte s'établit donc comme suit :

Compte antérieurement rendu (sujet à rectification).....	$1,042,519 29
Somme portée par erreur.....	$46,607 65
Compte tel que réglé	$995,911 64

Le soussigné recommande que la dite somme de $995,911.64 serve de base au règlement du compte.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 27 mars 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux en date du 2 février 1883, lequel expose qu'en vertu des conditions du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière devait prendre possession de la partie du chemin de fer, de 100 milles de longueur, qui s'étend depuis la cité de Winnipeg vers l'ouest, en payant le prix de revient des travaux exécutés jusqu'au moment où ils furent remis par l'entrepreneur, ainsi que les dépenses subséquemment encourues par le gouvernement pour les continuer.

Le ministre expose qu'en vertu de l'arrêté du conseil en date du 9 avril 1881, transférant l'embranchement de Pembina et la ligne depuis Selkirk jusqu'à Telford à la compagnie, cette dernière devait prendre possession, à un prix raisonnable, du matériel roulant dont le gouvernement pourrait se dispenser, de même que des approvisionnements généraux, bois de corde, ameublement de gares, etc. ; aussi des rails, etc., sur les voies de garage. La compagnie devait aussi prendre possession des marchandises en payant au gouvernement les impôts dont elles étaient frappées.

Le ministre expose en outre que l'ingénieur en chef a maintenant fait un rapport, daté le 1er du présent mois et d'après lequel il paraît que certains articles du dit compte ne doivent pas, avec raison, être portés au compte de la compagnie, ces articles sont :

N° 1° Clôture en fil métallique, Skead et Haycock.....	$18,500 00
2° do Stubbs et Cie.....	8,000 00
3° Pont temporaire sur la rivière Rouge	6,950 00
4° Droits de douane sur locomotives.....	7,599 50
5° Marchandises en magasin.....	2,158 01
6° do transit	3,400 04
	$46,607 65

Que les raisons invoquées pour que ces sommes soient omises du compte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sont les suivantes:

1. Le contrat passé avec M. Skead et Haycock a été annulé en conséquence du contrat fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction du chemin; les matériaux livrés par MM. Skead et Haycock ont été payés et subséquemment vendus à l'enchère, et le produit de la vente déposé au crédit du receveur général.

2. La somme de $8,000 a été payée à MM. Stubbs et Cie pour poser sur l'embranchement de Pembina, des clôtures qui n'avaient pas encore été faites.

3. Le pont temporaire n'a pas été construit directement en rapport avec le contrat pour les 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais il a servi aux fins du trafic.

4. Des droits de douanes ont été inclus dans l'évaluation qui a été faite des locomotives, et l'on considère qu'ils n'auraient pas dû l'être.

5. Une partie du fret, lorsque le transfert a été fait à la compagnie, comprenait une certaine quantité de marchandises et effets dont la valeur n'égalait pas le coût du fret et qui n'ont jamais été réclamés; de fait beaucoup ne valaient pas les frais de leur transport. La somme de $2,158 représente le prix de transport de ces marchandises, et est rayée.

6. Par erreur, une surcharge de $3,400.14 a été faite sur des marchandises en transit, et cette erreur est maintenant corrigée.

Le compte s'établit donc comme suit :

Compte antérieurement rendu (sujet à rectification).	$1,042,519 29
Somme portée par erreur..	46,607 65
Compte tel que réglé.....	$995,911 64

Le ministre recommande que la dite somme de $995,911.64 serve de base au règlement de ce compte.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 3 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil autorisant l'ajustement du compte de $1,042,519, fait (sujet à rectification) contre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en omettant les articles qui forment la somme de $46,607.65, laissant la balance de $995,911.64, comme base du règlement de ce compte.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

Subvention—Section centrale—Détail estimatif n° 44—distance, 900 milles complets sur la division Est, 54 milles sur la division Ouest; total, 954 milles.

Devis des travaux—subvention en argent—n° du contrat, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—situation des travaux à l'ouest de la rivière Rouge—Section Centrale—Nom des entrepreneurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux délivrés depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat, jusqu'au 5 décembre 1883.

Les travaux dont suit le détail estimatif sont exécutés par ordre du département des chemins de fer et canaux en vertu du contrat numéroté et daté comme plus haut.

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 5 décembre 1883			$9,719,982 00
Division de l'Est, 900 milles à $10,000	$9,000,000 00		
Division de l'Ouest, 54 milles à $13,333	719,982 00		
Total			$9,719,982 00
AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonneaux @ $50= $2,826,600+75 pour 100	$2,119,875 00		
MOINS—Pour rails, sur lesquels une avance a été faite, 53,030 tonneaux @ $50=$2,651,500+75 pour 100	1,988,625 00		131,250 00
			$9,851,232 00

Ce qui précède est une évaluation exacte faite d'après les rapports transmis par James Dickey et J. St. V. Caddy. Les quantités ainsi fournies ont été payées exactement d'après les prix du contrat, ou à des taux spécialement autorisés par lettre du département.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel cette évaluation est basée; j'ai vérifié les calculs et je suis convaincu que tous les travaux donnés comme exécutés ont été autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH,
Préposé au bureau principal du chemin de fer canadien du Pacifique.

Montant total maintenant approuvé sur ce contrat, $9,851,232. Tous les paiements précédents étant déduits.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, par F. J. L.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 5 décembre 1883.

Je certifie par les présentes que 954 milles de la section Centrale du chemin de fer canadien du Pacifique sont prêts pour la circulation régulière des convois et pour l'équipement nécessaire au trafic.

C. SCHREIBER, par F. J. L.

SUBVENTION EN ARGENT.

Section.	Mille.	Subvention par mille.	Subvention pour la longueur totale.	Paiements pour rails.	Total.	Montant approuvé par l'ingénieur.
Section Centrale—						
Division de l'Est	900	10,000 00	9,000,000	.....	9,000,000	
Division de l'Ouest	54	13,333 00	719,982	131,250	851,232	9,851,232
Section Est	120	15,384 61	1,846,153	304,735	2,150,888	2,650,888
Total	1,074	.....	11,566,135	435,985	12,002,120	12,002,120

SUBVENTION EN TERRES.

Section.	Mille.	Nombre d'acres par mille.	Nombre total d'acres.	Moins $\frac{1}{5}$.	Nombre total d'acres moins $\frac{1}{5}$.
Section Centrale—					
Division de l'Est	900	12,500	11,250,000	2,250,000	9,000,000
Division de l'Ouest	54	$16,666\frac{66}{100}$	900,000	180,000	720,000
Section Est	120	$9,615\frac{35}{100}$	1,153,842	230,768	923,074
Total	1,074		13,303,842	2,660,768	10,643,074

6 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 6 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant que 33 autres milles du chemin sur la division Ouest de la section Centrale; sont suffisamment achevés et équipés pour y permettre la circulation des trains réguliers. En vertu de ce certificat la compagnie a droit de recevoir sa subvention en terres, savoir: 33 milles, à 16,666.66, formant un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième retenu par le gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Au député du ministre de l'intérieur.

Memoire 6 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 6 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant que 33 autres milles du chemin sur la division Ouest de la section Centrale, sont suffisamment achevés et équipés pour y permettre la circulation des trains réguliers, la distance totale ainsi complétée sur cette section, étant de 954 milles.

Les détails du dit certificat sont comme suit:

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux délivrés jusqu'au 5 décembre 1883, sur la section Centrale:

Division de l'Est, 900 milles à $10,000		$9,000,000 00
" l'Ouest 54 " 13,333		719,982 00
		$9,719,982 00
AJOUTER—Avance sur rails, 56,530 tonneaux @ $50= $2,826,500 + 75 pour 100	$2,119,875.00	
MOINS—Pour rails sur lesquels une avance a été faite, 50,030 tonneaux à $50 = $2,651,500 + 75 p. 100	$1,988,625	$131,250 00
Total		$9,851,232 00
Sur ce montant, il a déjà été payé		$9,534,393 00
Laissant une balance, maintenant payable à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique		316,239 00

Qu'en vertu du certificat en question, la compagnie a en outre droit à sa subvention en terres pour les dits 33 milles de chemin au taux de 16,666.66 acres, soit un total de 540,999.75, moins un cinquième retenu par le gouvernement.

Le soussigné recommande que le paiement à la compagnie de la balance de sa subvention en argent due en vertu du présent certificat, savoir, $316,239, soit autorisé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE.

Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 10 décembre 1883.

Vu le mémoire présenté par le ministre intérimaire des chemins de fer en date du 6 décembre 1883, exposant qu'à la date du 6 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant que 33 autres milles du chemin de fer sur la division ouest de la section Centrale sont suffisamment achevés et équipés pour y permettre la circulation des trains réguliers, la distance totale ainsi complétée sur cette section étant de 954 milles.

Le ministre soumet les détails suivants du dit certificat :

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux délivrés jusqu'au 5 décembre 1883 sur la section Centrale :—

Division de l'Est, 900 milles à $10,000		$9,000,000 00
" de l'Ouest, 54 milles, à $13,333		719,982 00
		$9,719,982
AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonneaux à $50 = $2,826,500+75 pour 100	$2,119,875 00	
MOINS—Pour rails sur lesquels une avance a été faite, 53,030 tonneaux, à $50 = $2,651,500+75 pour 100	1,988,625 00	131,250 00
		$9,851,232 00
Que sur ce montant les livres du comptable du département montrent qu'il a déjà été payé		$9,534,993 00
Laissant une balance, payable à la compagnie, de....		316,239 00

Le ministre dit que le présent certificat montre en outre que la compagnie a droit à une subvention en terres pour les dits trente-trois milles au taux de 16,666.66 acres par mille, soit un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième que retient le gouvernement conformément aux conclusions du contrat.

Le ministre recommande que le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la dite balance, savoir, trois cent seize mille deux cent trente neuf piastres ($316,239), soit autorisé.

Le comité recommande que l'autorisation demandée soit accordée.

JOHN J. McGEE.

Ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 10 de ce mois, un arrêté du Conseil privé a été passé autorisant le paiement à notre compagnie de la somme de $316,239, pour un nouveau prolongement de 33 milles de chemin sur la division Ouest de la section Centrale de votre ligne, complétée et équipée de façon à permettre la circulation des trains réguliers, le nombre total de milles terminés sur cette section étant ainsi de 954.

La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 5 décembre 1883, sur la section Centrale :

Division de l'Est, 900 milles à $10,000	$9,000,000 00
" " l'Ouest, 54 " " 12,333	719,982 00
	$9,719,982 00

AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonneaux @ $50= $2,826,500+75 pour 100	$2,119,875 00	
MOINS—Pour rails sur lesquels une avance a été faite, $53,030 tonneaux @ $50=$2,651,500+75 p. 100	$1,988,625 00	
		131,250 00
		$9,851,232 00
Sur ce montant il a déjà été payé		$9,534,993 00
Laissant une balance maintenant payable de		$316,239 00

Qu'en outre de sa subvention en argent la compagnie a encore droit à une subvention en terre pour les 33 milles ainsi complétés, au taux de 16,666.66 acres par mille, soit un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième que retient le gouvernement conformément aux conditions du contrat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, C. C. P.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 10 de ce mois, un arrêté du conseil a été passé, autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de la somme de $316,239, pour un nouveau prolongement de 33 milles de chemin sur la division Ouest de la section Centrale de la ligne, formant en tout une longueur de 954 milles sur cette section complétée et équipée de façon à permettre la circulation des trains sur la dite section. L'arrêté du conseil est basé sur un certificat de l'ingénieur du gouvernement dont une copie vous a déjà été envoyée.

La compagnie a droit de plus, d'après le certificat, à une subvention en terres pour les dits 33 milles, au taux de 16,666.66 acres par mille, soit un total de 549,999.78 acres, moins un cinquième retenu par le gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. L. MCDOUGALL, auditeur général.

Subvention pour la section Est, détail estimatif n° 10—*distance,* 100 *milles à l'ouest de Callander,* 57 *milles à l'est de Port Arthur.*

Devis des travaux, subvention en argent—n° du contrat—compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—situation des travaux—section Est, de Callander au raccordement avec la section du lac Supérieur—nom des entrepreneurs, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux délivrés depuis le commencement des opérations pour ce contrat, jusqu'au 15 décembre 1883. Les travaux dont ci-suit le détail estimatif, sont exécutés par ordre du département des chemins de fer et canaux, par contrat numéroté et daté comme plus haut.

Valeur totale des travaux exécutés et matériaux livrés jusqu'au 15 décembre 1883:—

A l'ouest de Callander, 100 milles A l'est de Port-Arthur, 67 milles.	à $15,334,61	2,569,229
Total		2,569,229
Ajoutez—avance sur rails:		
Mattawa, 9,342, à $30=$280,260+75 p. 100	$210,195	
Hochelaga—4,312, à $28=$120,736+74 p. 100	90,552	
Port-Arthur—2,398, à $33=79,002+75 p. 100	59,250	
Red-Rock et lieux avoisinants—6,903 à $34.50 =238,153+75 p.c.	178,615	
		$538,612

Moins—couvert par cette évaluation :

6,170 à $30=185,100+75 p. 100	$138,825		
4,312 à $28=120,736+75 p. 100	90,552		
2,008 à $33= 66,000+75 p. 100	49,500		
2,000 à $34.50=69,000+75 p. 100	51,750		
		330,627	
			207,985
			$2,777,214

Ce qui précède est une évaluation exacte, faite d'après les rapports transmis par M. Thomas Ridout et J. St. V. Caddy. Les quantités ainsi fournies ont été payées exactement d'après les prix du contrat, ou à des taux spécialement autorisés par lettres du département.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel cette évaluation est basée, j'ai vérifié les calculs' et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme exécutés ont été régulièrement autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH,
Proposé au bureau principal du chemin de fer canadien du Pacifique.

Montant total approuvé sur ce contrat, $2,777,214. Tous les paiements précédents à être déduits.

J. SCHREIBER, ingénieur en chef.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 15 décembre 1883.

Je certifie par les présentes que 167 milles de la section Est du chemin de fer canadien du Pacifique sont complétés de façon à permettre la circulation des convois, et qu'ils ont tout l'équipement requis pour les besoins du trafic.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Mémoire. OTTAWA, 17 décembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 15 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a certifié qu'un nouveau prolongement de 47 milles sur la section Est a été complété et équipé de façon à y permettre la circulation des trains réguliers, formant un total sur cette division de 167 milles terminés.

L'état suivant donne les détails des dits certificats :—

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'à la date du 15 décembre 1883, 167 milles, à $15,384 61, par mille	$2,569,229
Ajoutez—avance sur rails	207,985
	$2,777,214
Sur ce montant il a été payé	$2,150,888
Laissant une balance, aujourd'hui payable au chemin de fer canadien du Pacifique	$626,326

En vertu du dit certificat, la compagnie a droit, de plus, à une subvention en terres pour les dits 47 milles, au taux de 9,615.35 acres par mille, soit un total de 451,921.45 acres, moins un cinquième retenu par le gouvernement d'après les conditions du contrat.

Le soussigné recommande que le paiement de $626,326 à la compagnie soit autorisé.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 17 décembre, 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 15 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a donné un certificat établissant qu'un nouveau prolongement de 47 milles de chemin a été complété et équipé suffisamment pour permettre la circulation des trains réguliers, 20 milles à l'ouest de Callander, et 27 à l'est de Port-Arthur—total 47 milles—sur la section Est, formant ainsi un total de 167 terminés sur cette section.

D'après ce certificat la compagnie a droit à une subvention en terres pour 47 milles de chemin, au taux de 9,615.35 acres par mille, soit un total de 432,701.45 acres, moins un cinquième, retenu par le gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. R. HALL, écr., secrétaire, département de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 19 décembre 1883.

Vu le mémoire soumis par l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, en date du 17 décembre 1883, exposant qu'à la date du 15 de ce mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, a donné un certificat établissant que sur la sectien de l'Est (depuis Callander jusqu'au raccordement avec la section du lac Supérieur) du chemin de fer, il a é é complété et équipé un nouveau prolongement de 47 milles de chemin de façon à y permettre la circulation des trains réguliers, formant ainsi sur cette section une longueur totale de 167 milles de chemin complétés.

Le ministre soumet les détails suivants du présent certificat:

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 14 décembre 1883: 167 milles, à $15,384.61 par mille		$2,564,229.
Les 167 milles se divisant ainsi: A l'ouest de Callander, 100; à l'est de Port-Arthur, 67.		
Ajouter avance sur rails.		
9,342 à $30.00=$280,260+75 pour 100	$210,195	
4,312 " 28.00= 120,736+75 "	90,552	
2,394 " 33.00= 79,002+75 "	59,250	
6,903 " 34.50= 238,153+75 "	178,615	
	$538,612	
MOINS—Couvert par cette évaluation ;—		
6,170 à $30.00=$185,100+75 pour 100	$138,825	
4,312 " 28.00= 120,736+75 "	90,552	
2,000 " 33.00= 66,000+75 "	49,500	
2,000 " 34.50= 69,300+75 "	51,750	
	330,627	
		207,985
		$2,777,214
Sur ce montant les livres du comptable du département font voir qu'il n'a été payé jusqu'à présent que. .		$2,150,888
Laissant une balance, aujourd'hui, payable à la compagnie du Pacifique, de		$ 626,326

Le ministre expose que le présent certificat fait voir de plus que la compagnie a droit de recevoir sa subvention en terres pour les dits 47 milles au taux de $9,615\frac{35}{100}$ acres par mille, soit un total de $451,921\frac{45}{100}$ acres, moins un cinquième retenu d'après les conditions du contrat.

Le ministre recommande que le paiement de la balance, savoir : six cent vingt-six mille trois cent vingt-six piastres ($626,326) à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, soit autorisé.

Le comité recommande que cette autarisation soit accordée.

JOHN J. McGEE, greffier du conseil.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

MONSIUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 19 de ce mois, un arrêté du conseil a été passé autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la somme de $626,326 pour un nouveau prolongement de 47 milles (20 à l'ouest de Callander et 27 milles à l'est de Port-Arthur) de chemin complété sur la section Est de la ligne, formant un total de 167 milles complétés et équipés, de manière à permettre la circulation des trains réguliers.

Le présent arrêté est basé sur un certificat de l'ingénieur du gouvernement, dont une copie vous a déjà été transmise.

La compagnie a droit, de plus, en vertu de ce certificat, à sa subvention en terres pour les dits quarante sept milles au taux de 9,615·35 acres par mille, soit un total de 451 921·45 acres, moins un cinquième qui est retenu conformément aux conditions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. L. McDOUGALL, écr, auditeur général.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 19 de ce mois, un arrêté du conseil a été passé autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de la somme de $626,326 pour un nouveau prolongement de 47 milles (20 milles à l'ouest de Callander et 27 à milles à l'est de Port-Arthur) de chemin complété sur la section Est de la ligne, formant un total de 167 milles complétés et équipés de manière à y permettre la circulation des trains réguliers.

La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'à la date du 15 décembre 1883, étant de 100 milles à l'ouest de Callander, et de 67 milles à l'est de Port-Arthur—en tout 167 milles, à $15,384.61 par mille $2,569,229

Ajoutez avance sur rails :—

9,342 à $30.00=$280,260+75	pour 100	.....$210,195			
4,312 " 28.00= 120,736+75	"	 90,552			
2,394 " 33.00= 79,002+75	"	 59,250			
6,903 " 34.50= 238,155+75	"	 178,65			
			$538,612		

Moins—Couvert par cette évaluation :—

6,170 à $30.00=$185,100+75	pour 100	.....$138,825			
4,312 " 28.00= 120,736+75	"	 90,552			
2,000 " 33.00= 66,000+75	"	 49,500			
2,000 " 34.50= 69,000+75	"	 51,750			
			330,627		
					207,985
					$2,777,214

Sur ce montant les livres du comptable du département font voir qu'il n'a été payé jusqu'à présent que 2,150,888

Laissant une balance, aujourd'hui payable à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de..... $626,326

31 *a*—3

En vertu du dit certificat, la compagnie a droit, de plus, à recevoir une subvention en terres pour les dits 47 milles, au taux de 9,615.85 acres par mille, soit un total de 451,921.45, moins un cinquième, retenu par le gouvernement d'après les conditions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.R.

Section de l'Est.—Avances sur rails.—Seconde avance sur matériel à Hochelaga.

Mémoire. *Re*—Avances sur rails livrés à Hochelaga.

Le ministre de la justice fait rapport, sur la requête de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 10 novembre 1882, demandant des avances sur rails livrés à Hochelaga :—Que bien qu'il existe un doute quant à la question de savoir si l'on doit considérer ces rails comme livrés sur la ligne du chemin de fer du Pacifique, tel qu'il est décrété par la section 1, 37 Vict., chapitre 14, cependant, comme les avances demandées n'excèdent pas les trois quarts de la valeur des dits rails, il ne voit aucune objection à ce que les avances soient faites, pourvu que l'on veille à ce qu'un bon titre sur les rails soit donné à Sa Majesté.

Arrêté du conseil, 2 décembre 1882, autorisant l'avance de $85,938 sur 4,078 tonnes de rails, soit 75 pour 100 de leur valeur, à $28 la tonne—$114,184.

Comme le dit arrêté du conseil n'est pas général quant à tous les rails livrés à Hochelaga, mais ne couvre qu'une quantité spécifiée, il sera nécessaire d'obtenir un autre arrêté du conseil pour l'avance faite sur les rails remis par M. Schreiber, 23 janvier 1883, savoir: 234 tonnes à $28, $6,552 par 75, $4,914, et alors le paiement pourra être fait, pourvu qu'un bon titre soit donné à Sa Majesté, sur un rapport du ministre de la justice.

Les documents nécessaires concernant le titre seraient préparés dans le département de la justice.

T. R.

Mémoire. OTTAWA, 5 février 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 2 décembre dernier, il a été passé un arrêté du conseil autorisant une avance sur rails d'acier, etc., propriété de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, déposés à Hochelaga, avance faite sur l'opinion exprimée par l'honorable ministre de la justice.

Que la compagnie ayant demandé une avance sur une nouvelle quantité, une inspection a été faite par l'officier chargé de ces choses, lequel a fait rapport que vu la grande épaisseur de neige qui les recouvrait, il ne lui a été possible de constater, des rails que la compagnie disait être déposés là, qu'une quantité de 234 tonnes, pour laquelle il a donné certificat.

Vu un rapport de l'ingénieur en chef, en date du 23 du mois dernier, le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée pour une avance à la compagnie sur une quantité supplémentaire de 234 tonnes de rails d'acier, déposées à Hochelaga comme suit: une avance de $4,914, équivalant à 75 pour 100 de leur valeur à $28 la tonne, paiement devant être fait sur réception d'un bon titre sur les dits rails donné à Sa Majesté par la compagnie, ce titre devant être approuvé par l'honorable ministre de la justice.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 6 février* 1883.

Vu le mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, en date du 5 février 1853, exposant que par un arrêté du conseil en date du 2 décembre dernier, autorisation a été donnée pour une avance sur rails, appartenant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et déposés à Hochelaga, avance faite sur l'opi-

nion exprimée par l'honorable ministre de la justice, et vu que la compagnie demande aujourd'hui une avance sur une quantité supplémentaire.

Le ministre expose qu'une inspection a été faite par l'officier chargé de ces choses, lequel a fait rapport que vu l'épaisseur de neige qui les recouvrait, il ne lui a été possible de constater, des rails que la compagnie disait être déposés là, qu'une quantité de 234 tonnes, pour laquelle il a donné un certificat.

Le ministre recommande, vu le rapport de l'ingénieur en chef, en date du 23 janvier dernier, qu'autorisation soit donnée pour une avance à la compagnie sur une quantité supplémentaire de 234 tonnes de rails d'acier déposés à Hochelaga comme suit : une avance de quatre mille neuf cent quatorze piastres, équivalent à 75 pour 100 de leur valeur, calculée à $28 la tonne, paiement devant être fait sur réception d'un bon titre sur les dits rails donnés par la compagnie en faveur de Sa Majesté, ce titre devant être approuvé par le ministre de la justice.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 12 février 1883.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous informer qu'un arrêté du conseil autorisant une nouvelle avance de $4,914 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur rails déposés à Hochelaga, a été passé le 6 de ce mois, votre rapport du 3 novembre dernier au sujet d'une avance semblable ayant servi de base à la recommandation du ministre de ce département en faveur de l'avance actuelle.

L'arrêté prescrit, comme dans le cas précédent, qu'un bon titre sur les dits rails soit donné à Sa Majesté ; en conséquence je dois vous demander de vouloir bien faire en cette circonstance ce que vous avez déjà fait pour obtenir ce titre de la compagnie.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 14 février 1883.

MONSIEUR.—Faisant droit à la demande que contient votre lettre de ce jour, j'ai l'honneur de transmetre la convention conclue avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le 16 décembre dernier, et en vertu de laquelle certains rails destinés à la section de son chemin ont été donnés à la couronne comme garantie de l'avance faite à la compagnie d'après son contrat. Je dois vous demander de vouloir bien me renvoyer ce document.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 14 février 1883.

Re Avance sur rails d'acier.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous demander de me renvoyer la convention que je vous ai adressée dans ma lettre du 18 décembre dernier, transportant le premier lot de rails à la Couronne.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 21 février 1883.

Re Seconde avance sur rails d'acier.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 12 de ce mois, j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien nommer une personne pour prendre livraison des rails. Vous voudrez bien, s'il vous plaît, recommander à la personne que vous nommerez de suivre les avis de M. H. Abbott, avocat, de Montréal, l'agent du département dans cette transaction.

En donnant des instructions à M. Abbott à ce sujet, je lui ai dit de donner à la couronne un titre sur tous les rails qui restent dans la cour, de sorte que si le gouvernement convient de faire une nouvelle avance sur la garantie des 125 tonnes que la compagnie prétend être déposées dans la cour, une seconde convention ne sera pas nécessaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, pour le D. M. J.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 23 février 1883.

Re Seconde avance sur rails d'acier.

MONSIEUR,—Au sujet de ma lettre du 21 de ce mois, j'ai l'honneur de vous informer que l'agent du département fait rapport qu'il ne sera pas nécessaire de faire faire une autre livraison régulière de rails, vu que M. Robertson a déjà pris possession de tous les rails qui sont dans la cour de la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

A. POWER, pour le D. M. J.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 26 février 1883.

Re Seconde avance sur rails d'acier.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli deux copies de la convention pour exécution par l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, et de vous demander qu'après la dite exécution une copie me soit renvoyée pour être transmise à la compagnie, l'autre devant rester aux archives dans votre département.

J'inclus aussi le compte de M. Abbott pour services rendus, savoir :—$25 pour services rendus dans la première avance, et $10 dans la seconde; et relativement à votre lettre du 31 du mois dernier, je présume que je puis informer M. Abbott que ce compte a été envoyé à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour paiement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEORGE W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 février 1883.

MONSIEUR,—Ainsi que vous me le demandez pas votre lettre du 26 de ce mois, j'ai l'honneur de vous renvoyer, régulièrement exécuté et rempli par le chef de ce département, un double de la convention conclue entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la seconde avance sur des rails déposés à Hochelaga.

Le compte de votre agent a été envoyé à la compagnie pour paiement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

GEO. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 3 mars 1883.

Re Seconde avance sur rails.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer la première convention et tous les documents qui s'y rattachent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, pour le D. M. J.

Le secrétaire, chemins de fer et canaux.

LE PRÉSENT CONTRAT fait entre Sa Majesté la Reine, représentée aux présentes par le Canada, et agissant en son nom par l'entremise de l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux du Canada, appelée ci-après le gouvernement, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, corporation ayant les pouvoirs civils et representée par M. Duncan McIntyre, vice-président, et M. Charles Drinkwater, secrétaire de la dite compagnie :

FAIT FOI, qu'en vertu des clauses du contrat existant entre le gouvernement et la compagnie pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et en vertu du statut en tel cas fait et pourvu, le gouvernement a avancé à la compagnie la somme de quatre mille neuf cent quatorze piastres sur deux cent trente-quatre tonnes de rails d'acier, s'élevant, à raison de vingt-huit piastres par tonne, à six mille cinq cent cinquante-deux piastres, la dite avance égalant soixante et quinze pour cent de la dite quantité; les rails étant actuellement en dépôt près de la ligne du dit chemin de fer canadien du Pacifique, dans la paroisse d'Hochelaga, dans la province de Québec, et doivent servir à la construction du dit chemin de fer; avance que la compagnie reconnaît par le présent avoir reçue.

Et en considération et comme garantie de la dite avance, la compagnie a cédé et cède par le présent au gouvernement, et lui transfère, comme susdit, les trois cent cinquante-neuf tonnes de rails d'acier actuellement en dépôt dans la cour de la dite compagnie, dans la paroisse d'Hochelaga, et en a déjà fait livraison à S. W. Robinson, de la ville de Montréal, lequel en a pris possession en même temps que d'une plus grande quantité de rails, pour le gouvernement et en son nom.

Et il est par le présent stipulé et convenu par la compagnie, qu'elle n'emploiera pas les dits rails d'acier pour aucun autre objet et d'aucune autre manière, et qu'elle ne les enlèvera pas de la dite cour excepté pour la construction de chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Callander, sur la partie de son chemin connue sous le nom de la section Est. Et le gouvernement autorise par le présent la compagnie à prendre la quantité des dits rails qui sera nécessaire au dit objet, à la condition (que la compagnie accepte par le présent) que le gouvernement déduira de la subvention qui sera payée par lui à la compagnie en vertu du dit contrat, lors du règlement pour chaque section de vingt milles du dit chemin de fer, une partie de la subvention correspondant à la quantité de rails qui aura été employée dans la construction de la dite section.

En foi de quoi les parties ont signé les présentes au temps et aux lieux inscrits en regard de leurs noms respectifs :

Témoin de la signature du vice-président et du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(Signé,) A. BROWNING.

Montréal, 24 février 1883.

Pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(Signé,) M. McINTYRE,
Vice-président.

C. DRINKWATER.
Secrétaire.

(Sceau.)

Montréal, 24 février 1883.

Témoin de la signature du ministre et du secrétaire des chemins de fer et canaux du Canada.

(Signé.) H. A. FISSIAULT.

Ottawa, 27 février 1883.

(Signé,) CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

(Sceau.)

OTTAWA, 6 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil en date du 6 du mois dernier, une avance de $4,914 a été faite sur une quantité supplémentaire de 234 tonnes de rails d'acier, etc., en dépôt à Hochelaga, pour servir à la section Est de votre ligne, à l'ouest de Callander; le gouvernement ayant déjà pris possession des dits rails, et les contrats nécessaires ayant été signés en date du 24 et du 27 du mois dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

MONTRÉAL, 9 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli la correspondance que j'ai échangée avec le député du ministre de la justice concernant les rails déposés à Hochelaga.

Nous désirons les enlever, ainsi que je le disais dans ma lettre au département de la justice; mais il paraît que la demande aurait dû en être faite au département des chemins de fer et canaux.

Voulez-vous avoir l'obligeance de soumettre de suite cette question au ministre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 6 mars 1883.

CHER MONSIEUR,—Vous connaissez la nature du contrat passé entre cette compagnie et le gouvernement, contrat d'après lequel des avances ont été récemment faites sur certains rails d'acier déposés à Hochelaga. Ce contrat stipule que les rails ne seront pas déplacés à moins que ce ne soit pour les faire servir à la construction de la ligne-mère. Ce serait une grande commodité pour nous, pendant que nos wagons-plateformes sont peu employés au trafic général, de transporter ces rails sur un point donné de la ligne-mère, à l'ouest de Callander, où nous nous proposons de les mettre en piles, desquelles nous les prendrons à mesure que nous en aurons besoin pour la construction du chemin. Je suppose qu'il sera nécessaire d'obtenir l'autorisation du gouvernement avant que cela puisse être fait. Voulez-vous être assez bon d'examiner le contrat, et me renseigner sur ce point? Si la chose était nécessaire, un officier du gouvernement pourrait être envoyé là pour recevoir les rails.

Un prompt examen de cette question obligera infiniment.

Votre tout dévoué,
C. DRINKWATER, secrétaire.

G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

OTTAWA, 7 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 de ce mois, au sujet du déplacement proposé des rails, d'Hochelaga à un point donné de la ligne principale à l'ouest de Callander.

J'ai transmis votre lettre au département des chemins de fer et canaux. N'ayant pas le contrat ici, et étant allé au bureau de M. Schreiber, ce matin, je l'ai vu là; j'ai aussi conversé avec M. Schrieber au sujet de votre lettre. Il serait bon que vous fissiez votre demande au département des chemins de fer et canaux, et s'il existe quelque doute sur cette question, les officiers de ce département s'adresseront au département de la justice

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
G. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

C. DRINKWATER, secrétaire, compagnie de chemin fer canadien du Pacifique.

AVANCES SUR RAILS—SECTION CENTRALE.

MONTRÉAL, 9 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous demander qu'une nouvelle avance sur rails et attaches importés par la compagnie dans le Nord-Ouest, depuis la date de la dernière, soit faite conformément aux stipulations du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 15 février 1883.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur rails et attaches, livrés le long de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, sur la section Centrale, j'ai l'honneur de faire rapport en incluant le rapport de M. Dickey jusqu'au 21 du mois dernier, que la compagnie a maintenant 1,600 tonnes de rails en dépôt, en outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et d'attaches transférés en vertu du contrat et qui ne sont pas payés ; la compagnie pourrait avoir par son contrat, droit sur les 1,600 tonnes à l'avance suivante :

1,600 tonnes à $50	$ 80,000
75 pour 100 sur cette somme	60,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissent serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 13 février 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une nouvelle avance sur rails d'acier et attaches, par lettre en date du 9 de ce mois, l'ingénieur en chef du gouvernement a, le 13 de ce mois, fait rapport qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches qui lui sont transférés en vertu de son contrat et qui ne sont pas encore payés, et ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie a maintenant en dépôt le long de sa ligne de la section Centrale, 1,600 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance, en conformité de son contrat, comme suit :

1,600 tonnes à $50	$80,000
75 pour 100 sur cette somme	60,000

Le soussigné recommande, en conséquence, qu'autorisation soit donnée de payer une avance de $60,000 à la compagnie sur rails et attaches livrés comme susdit.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 14 *février* 1883.

Vu le mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux en date du 13 février 1883, exposant qu'à la date du 9 du même mois la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une nouvelle avance sur rails d'acier et attaches importés dans le Nord-Ouest.

Le ministre expose que l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport, le même jour, qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches qui sont transférés à la compagnie en conformité de son contrat et qui ne sont pas encore payés, et ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la dite compagnie a actuellement en dépôt le long de sa ligne sur la section Centrale, 1,600 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit en conformité de son contrat à l'avance suivante :

1,600 tonnes à $50	$80,000
75 pour 100 sur cette somme	60,000

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer une avance de $60,000 à la compagnie sur rails et attaches livrés comme susdit.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Inventaire des rails.

Année.	Description.	Rails en stock.		Rails sur la ligne.	
	Section Centrale—	Ton'x.	Lbs.	Ton'x.	Lbs.
	Etat fourni par M. Dickey des rails au bout de la voie	7,653	576		
	Sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie	4,475			
	Etat fourni par M. Dickey des rails passés à Saint-Vincent, jusqu'au 7 nov. 1882	58,855	1,149		
	Rails livrés à la compagnie en vertu des termes de son cont. et non encore payés	.....	.....	6,797	
	Rapport de M. Dickey, du 7 au 17 nov.	1,679	1,440		
	Rails dép. sur l'emb. S.O., dep. Emerson	.....	.....	5,755	2,170
	Rails enlevés le long de la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie	.....	.....	2,432	369
	Rapport de M. Dickey, du 14 au 21 nov.	1,566	2,180		
	Moins, subvention 20, sect. de 20 milles	.....	.....	40,000	
	Rapport de M. Dickey, du 13 au 21 janv.	2,033	964		
	do du 1er au 7 déc.	2,001	320		
	do du 7 au 31 déc.	4,105	194		
1883.	Moins, subvention 21, sect. de 20 milles	.....	.....	2,000	
	Rapport de M. Dickey, du 1er au 21 janv.	3,627	599		
	do du 22 au 31 janv.	1,605	1,380		
	Totaux	81,602	2,082	56,985	299
	Moins, rails sur la voie	56,985	299		
	Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance	24,617	1,783		
1882.	Ton'x. Ton'x.				
8 mai	Avance 5,000				
20 juin	do 5,000				
15 juillet	do 10,000				
12 do	do 8,000				
1er août	do 1,400				
15 do	do 1,350				
— déc.	do 600				
15 do	do 3,400				
19 do	do 800				
23 do	do 2,000				
1883.					
16 janv.	do 2,100				
31 do	do 3,650				
13 fév.	do 1,600				
	44,900				
	Déduction—				
	Estimations nos 5 à 19, déjà mentionnées 20,300	24,600			
		17	1,783		

Ottawa, 14 février 1883.

Monsieur,—Je dois vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil passé ce jour, une avance de $60,000 a été autorisée sur un nouveau lot de 1,600 tonnes de rails déposés sur la section Centrale du chemin de fer canadien du Pacifique, et que le certificat du comptable de ce département a été donné pour cette quantité.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Charles Drinkwater, secrétaire, Cie du ch. de fer canadien du Pacifique.

AVANCE SUR RAILS—EVALUATION N° 43.

Devis des travaux, subvention en argent, n° du contrat, compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—situation des travaux à l'ouest de la Rivière-Rouge, section Centrale—Nom des entrepreneurs—Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux livrés depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat jusqu'au 1er novembre 1883.

Les travaux dont ce qui suit est le devis, sont exécutés par ordre du département des chemins de fer et canaux par contrat numéroté et daté comme ci-haut.

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 1er novembre 1883		$2,279,993 00
Division Est, 900 milles à $10,000 ...	$9,000,000 00	
Division Ouest, 21 milles à $13,333....	279,993 00	
		$9,279,993 00
AJOUTEZ—Avance sur rails, 56,530 tonnes, à $50 = $2,826,500,+75 p. 100.	$2,119,875 00	
MOINS—Pour rails posés sur lesquels une avance a été faite, 49,730 tonnes, à $50 = $2,486,500+75 p. 100.	1,864,875 00	255,000 00
		$9,534,993 00

Ce qui précède est une évaluation exacte faite d'après les rapports fournis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été payées aux prix du contrat, ou à des taux spécialement autorisés par lettre du département ci-haut mentionné.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel cette évaluation est basée, j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux inscrits comme exécutés ont été régulièrement autorisés par le département.

FRANCIS LYNCH, préposé au bureau principal de la Cie du Pacifique.

Le montant total approuvé sur ce contrat est de $9,534,993. Tous les paiements devant être déduits.

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Je certifie par les présentes que 921 milles de la section Est du chemin de fer canadien du Pacifique sont complétés de façon à permettre la circulation des convois, et qu'ils ont tout l'équipement requis pour les besoins du trafic.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

SUBVENTION EN ARGENT.

Section.	Mille.	Subvention par mille.	Subvention pour longueur totale.	Paiements pour rails.	Total.	Montant approuvé par l'ingénieur.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Section Centrale—						
Division Est	900	10,000 00	9,000,000 00	.....	9,000,000 00	.....
Division Ouest	21	13,333 00	279,993 00	255,000 00	534,993 00	9,534,993 00
Section Est	100	15,384 61	1,538,461 00	219,270 00	1,757,731 00	1,757,731 00
	1,021	.....	10,818,454 00	474,270 00	11,292,724 00	11,292,724 00

SUBVENTION EN TERRES.

Section.	Mille.	Nombre d'acres par mille.	Nombre total d'acres.	Moins $\frac{1}{5}$.	Nombre total d'acres moins $\frac{1}{5}$.
Section Centrale—					
Division Est	900	12,500·00	11,250,000	2,250,000	9,000,000
Division Ouest	21	16,666·66	350,000	70,000	280,000
Section Est	100	9,615·35	961,535	192,307	769,228
	1,021	.....	12,561,535	2,512,307	10,049,228

Mémoire. OTTAWA, 5 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'à la date du 5 courant, l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a certifié qu'il a été livré une quantité supplémentaire de matériaux en sus de la quantité couverte par son certificat précédent, savoir: sur la section Centrale une quantité de 1,230 tonnes de rails d'acier à $50 par tonne, soit un total de $61,500, sur lequel, d'après les conditions de son contrat la compagnie a droit de recevoir une avance de 75 pour 100, ou $46,125. Le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée de payer la somme ci-haut mentionnée, comme avance sur les rails en question.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 7 novembre* 1883.

Vu le mémoire du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux en date du 5 novembre 1883, exposant que le même jour l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a certifié qu'il avait été livré une quantité supplémentaire de matériaux en sus de la quantité couverte par son certificat précédent, savoir :—sur la section Centrale une quantité de 1,230 tonnes de rails d'acier évalués à $50 la tonne, soit un total de $61,500, sur lequel, d'après les conventions de son contrat, la compagnie a droit à une avance de 75 pour 100, ou $46,125.

Le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de payer la somme ci-haut nommée comme avance sur les rails en question.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 13 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la date du 7 de ce mois un arrêté du conseil a été passé autorisant le paiement à votre compagnie de la somme de $46,125 comme avance égale à 75 pour 100 sur $61,500, équivalant à $50 la tonne, de 1,230 tonnes de rails livrés sur la section Centrale du chemin de fer canadien du Pacifique en outre de la quantité sur laquelle une avance a déjà été faite.

L'auditeur général a reçu avis de cette avance.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire,
Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

NUMÉRO QUATRE.

CORRESPONDANCE RELATIVE AUX EMBRANCHEMENTS ET AU PROGRÈS DES TRAVAUX SUR CES EMBRANCHEMENTS.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 22 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre en double les plans et livres de renvoi, des terrains de l'embranchement sud-ouest, qui s'étend depuis le terrain de la gare, dans la ville de Winnipeg, *viâ* la ville de Morris, jusqu'à la frontière internationale, dans la section 5, rang 1, ouest, et depuis un endroit de la section 31, township 2, rang 8, ouest, jusqu'à une distance de 115 milles, le tout dans les limites de la province du Manitoba. Je vous transmets de plus les plans et livres de renvoi des différents comtés traversés par l'embranchement, ainsi que de la partie qui se trouve dans la ville de Winnipeg. Ces derniers doivent être déposés aux greffes de la paix.

Dans tous les cas, la longueur du terrain que nous nous proposons de prendre ne dépasse pas les limites fixées par l'acte général des chemins de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 11 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre en double les livres de renvoi avec les plans et profils de l'embranchement de Selkirk. Je vous transmets aussi des livres et plans séparés couvrant tout le terrain de la ligne qui se trouve dans la ville de Winnipeg et le comté de Lisgar. Ces derniers, ainsi que prescrit par la loi, doivent être déposés aux greffes de la paix.

Je vous prie de vouloir bien transmettre au ministre des chemins de fer, pour être soumis à son approbation, ces plans et livres de renvoi, et me faire parvenir aussitôt que possible une copie de son certificat ainsi que les plans séparés pour les greffiers de la paix.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

EMBRANCHEMENT DE SELKIRK.

Pour être renvoyés à la compagnie :

1. Plan de toute la ligne ; 2. idem du terminus à Winnipeg ; 2. id. du terminus à Selkirk ; 1. id. du comté de Selkirk ; 1 id. du comté de Lisgar : total, 7 plans.

1 profil de toute la ligne ; 1 id. de la ville de Winnipeg ; 1. id. du comté de Selkirk ; 1. id. du comté de Lisgar : total, 4 profils.

1 livre de renvoi de toute la ligne ; 1. id. de la ville de Winnipeg ; 1. id. du comté de Selkirk ; 1. id. du comté de Lisgar : total, 4 livres de renvoi.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je dois vous informer que les plans, profils et livres de renvoi des terrains de l'embranchement sud-ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendant depuis le terrain de la gare de Winnipeg, *via* la ville de Morris, jusqu'à la frontière internationale, dans la section 5, rang 1, ouest, et depuis un endroit de la section 31, township 2, rang 8, ouest, ont été examinés et certifiés, le 4 de ce mois. Nous en avons gardé une copie pour ce département, et les deux autres copies vous ont été renvoyées par messagerie, comme le prouve l'accusé de réception ci-inclus. Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je dois vous informer que les plans, profils et livres de renvoi de l'embranchement de Selkirk, que vous nous avez envoyés le 11 du mois dernier, on

été examinés et approuvés le 4 de ce mois. Nous avons conservé pour ce bureau un des triplicata, et les deux autres vous ont été envoyés par messagerie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 7 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos lettres (2) du 6 de ce mois transmettant les plans et livres de renvoi de l'embranchement sud-ouest, et de l'embranchement de Selkirk, plans et livres certifiés tels que prescrit par l'acte des chemins de fer. Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 11 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, en triplicata, pour être soumis à l'examen et à l'approbation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, les plans, profils et livres de renvoi des terrains nécessaires à la construction de l'embranchement d'Emerson, du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendant depuis l'embranchement de Pembina, dans le village d'Emerson, jusqu'à un raccordement avec l'embranchement sud-ouest, dans la section 8, township 3, rang 1, ouest, et ayant une longueur de près de 21 milles ; tous dans le comté de Manchester, et la province du Manitoba.

De ces documents qui devront servir aux fins d'expropriation, un exemplaire devra être gardé dans notre département, et vous voudrez bien me renvoyer les deux autres.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 4 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer, sous ce pli, les plans, profils et livres de renvoi, en duplicata, des terrains nécessaires à la construction de l'embranchement d'Emerson du chemin de fer canadien du Pacifique, entre la ville d'Emerson et son raccordement avec l'embranchement sud-ouest, dans la section 8, township 3, rang 1, ouest. Ces plans, profils et livres de renvoi ont été examinés et approuvés par le député du ministre des chemins de fer et canaux.

Les triplicata ont été mis en liasse dans ce département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

NUMÉRO CINQ.

CORRESPONDANCE RELATIVE AUX TAUX DE PÉAGE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 6 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 du mois dernier, demandant qu'un tarif de transport sur la partie du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Telford et Portage-du-Rat, soit soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil. Les directeurs m'ont donné instruction de dire qu'ils ont l'intention de proposer une revision des péages qui ont été exigés en vertu d'un arrêté du conseil rendu au mois d'avril dernier, revision qui devra être soumise à l'approbation du gouvernement. Je prendrai la liberté de demander que, dans l'intervalle, la compagnie soit autorisée à appliquer temporairement les péages et autres tarifs actuellement en vigueur dans la division Ouest, à la partie du chemin de fer comprise entre Telford et Portage-du-Rat, jusqu'à ce que le tarif ainsi revisé ait été pris un considération.

La partie de la ligne-mère comprise entre Portage-la-Prairie et Brandon, est dans le même cas, et j'ai reçu instruction de faire la même demande au sujet de cette section. J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire,

F. BRAUN, secrétaire, chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 mars* 1883.

Vu le mémoire, en date du 9 décembre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant pour approbation conformément aux dispositions de "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879" le tarif ci-joint qu'il est question d'établir sur la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, et espérant que l'ingénieur en chef, à la date du 9 décembre 1882, ayant exprimé l'opinion que, quoique plus élevé que les tarifs des chemins de fer de la partie est du Canada, celui-ci ne l'est qu'en proportion des frais comparativement plus considérables que nécessite l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les taux soumis sont justes et raisonnables si on tient compte du fait que le prix du combustible employé sur cette partie du chemin de fer est d'au moins 110 pour 100 plus élevé que sur les chemins de l'Est du Canada, que la main-d'œuvre coûte 45 pour 100, et les approvisionnements généraux 60 pour 100 plus cher; que, de plus, sur des centaines de milles la ligne traverse un pays à peine colonisé et ne pouvant fournir d'ici à un certain temps qu'un trafic très léger. Le tarif en question a cependant été fait de manière à favoriser la colonisation du pays et le développement de son commerce, et dans ce but on a imposé des taux peu élevés sur quelques-uns des articles les plus importants, tels que les effets des immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de construction et le grain.

Vu les changements rapides que l'on peut attendre de la colonisation dans le pays, l'ingénieur en chef recommande que ce tarif ne reste en opération que pendant une année seulement, et le ministre approuve le rapport ci-dessus.

En conséquence le comité recommande que le tarif pour la division Ouest, tel que soumis, soit approuvé et reste en vigueur jusqu'au premier jour de janvier 1884.

Au ministre des chemins de fer et canaux. JOHN J. McGEE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, MONTRÉAL, 4 avril 1883.

CHER MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli votre dépêche télégraphique. J'y joins une copie de la classification de la division Ouest. Je regrette de vous dire que c'est la seule dont je puisse disposer. Si vous en désirez d'autres, j'en ferai venir de Winnipeg.

A vous sincèrement,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 7 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'un tarif pour le transport des marchandises sur la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui doit avoir effet jusqu'au 1er janvier 1884.

Votre compagnie devra, pour se conformer aux prescriptions de la section 17 de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, faire un règlement établissant le tarif dont la classification et des copies certifiées, en triplicata, sous le sceau de la compagnie, devront être transmises à ce département pour recevoir l'approbation du gouverneur en conseil.

Et après avoir obtenu cette approbation par un arrêté du conseil, il vous incombera de faire publier dans la *Gazette du Canada* le règlement établissant le tarif, et l'arrêté du conseil approuvant le dit règlement, tel que prescrit par la section neuf de la 17me section de l'acte susdit.

Il sera aussi nécessaire de déterminer dans le règlement la partie du chemin où il doit avoir effet, et que vous désignez sous le nom de division Ouest. Et il conviendrait aussi que le tarif des voyageurs fût compris dans le même règlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire, C.C.P.

CHAMBRE DE COMMERCE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, WINNIPEG, 7 avril 1883.

MONSIEUR,—Le conseil de la Chambre de Commerce nous a donné instruction de vous transmettre la copie ci-jointe d'une lettre adressée le 20 du mois dernier par la

Chambre de Commerce au directeur général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, concernant la forte augmentation établie dans le tarif de cette compagnie.

La Chambre de Commerce ne sait pas si l'augmentation a été approuvée par le gouverneur en conseil, et par conséquent si le tarif peut être diminué avant que la compagnie ait gagné 10 pour 100 sur son capital. Si tel est le cas, les effets seront désastreux pour le commerce du pays.

La Chambre espère que vous et vos collègues du gouvernement accorderez la plus sérieuse attention à cette matière d'une importance vitale pour l'avancement du Nord-Ouest, et nous attirons spécialement votre attention sur la prétention que le tarif doit être fait de façon à couvrir les frais d'exploitation, ce qui est contraire à ce qui a été dit lorsque le contrat fut passé avec la compagnie.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

C. J. BRYDGES, président.
L. M. LEWIS, secrétaire.

Sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, 20 mars 1883.

MONSIEUR,—Ainsi qu'il avait été entendu dans l'entrevue que le comité de la Chambre de Commerce de cette ville a eue avec vous le 17 du présent mois, nous recevons maintenant instruction de la part du conseil de la Chambre d'écrire au sujet des questions qui furent alors discutées.

Ces questions se rattachent aux taux de péage établis sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et à l'augmentation de ces taux qui a été opérée dernièrement.

La Chambre de Commerce doit attirer votre attention sur le fait que, présentement le commerce du Manitoba est presque tout celui des importations, attendu que le pays n'a pas encore commencé à produire plus qu'il ne faut pour suffire aux besoins du grand nombre d'immigrants qui viennent tous les ans. On l'importe d'Europe, de la partie Est du Canada et des Etats-Unis, et le prix du transport jusqu'à Saint-Vincent, sur la frontière, est tellement élevé, qu'il en résulte une forte augmentation dans celui des marchandises. Or, cette charge est beaucoup plus lourde encore, par suite des taux élevés qui existent à présent pour le transport depuis la frontière jusqu'aux différentes localités de l'intérieur. C'est donc une question qui doit très vivement intéresser la compagnie du chemin de fer, parce que le prix élevé de tous les articles d'un usage général, peut avoir pour elle des effets préjudiciables, en décourageant l'immigration.

La Chambre de Commerce comprend très bien que la cherté excessive des matériaux, de la main-d'œuvre et du combustible, jointe au peu de trafic qui se fait sur la partie terminée du chemin de fer, doit rendre l'exploitation d'une voie ferrée plus coûteuse dans le Manitoba que dans les Etats du Centre ou la partie Est du Canada ; mais c'est une question qui mérite d'être étudiée très sérieusement que celle de savoir dans quelle mesure l'augmentation sans raison des taux peut faire tort au pays, et par suite au développement futur du trafic ou aux profits de la compagnie elle-même.

Il est une chose qu'il ne faut pas perdre de vue : c'est que le parlement du Canada, en fixant les conditions du contrat passé avec votre compagnie, vous a fait ces conditions libérales avec l'entente formelle, entre autres choses, que le chemin ne pourrait être exploité qu'avec pertes pendant quelques années, jusqu'à ce que le pays soit suffisamment colonisé ; et par conséquent il est évident que l'intention des parties contractantes était, que les taux n'auraient pas uniquement pour objet de couvrir en autant que possible les dépenses pendant les premières années de l'opération.

Les quelques observations préliminaires faites, la Chambre de Commerce désire attirer l'attention de votre compagnie sur les effets produits par le tarif dernièrement mis en vigueur, et comparer d'abord les taux actuels avec ceux qui existaient il n'y a guère plus d'une semaine. Les anciens taux avaient été établis par le gouvernement, lorsque ce dernier exploitait une partie de la ligne, et ce tarif du gouvernement qui a paru dans votre publication du tarif de péage n° 2, a été en opération jusqu'au 10 mars 1883. Ces taux étaient beaucoup plus élevés que ne l'étaient alors et que ne le sont aujourd'hui ceux qui existent dans les Etats du Centre et dans la partie Est du Canada ; mais l'on expliquait que la chose était rendue nécessaire par le prix élevé de la main-d'œuvre, des matériaux et du combustible dans cette partie du pays.

Le tableau suivant indique l'augmentation des taux actuellement en vigueur, comparativement aux taux établis à l'origine par le gouvernement.

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe
Nouveau tarif pour le fret, de Saint-Vincent à Winnipeg.	43	36	29	22
Ancien " " " ...	25	21	18	13
Augmentation.....	18	15	11	9
" pour cent.....	72	71	61	61
Nouveau tarif de Winnipeg au Portage-la-Prairie.....	38	32	26	19
Ancien " " " "	26	21	16	13
Augmentation.....	12	11	10	6
" pour cent.....	46	52	62	46
Nouveau tarif de Winnipeg à Brandon.....	65	54	43	32
Ancien " " "	41	33	27	21
Augmentation.....	24	21	16	11
" pour cent.....	59	64	59	52

Soit une augmentation d'environ 59 pour 100.

Voilà un échantillon des taux. Une comparaison détaillée, pour toutes les stations jusqu'à Brandon, donnerait un résultat semblable. On sait que sous l'ancien tarif du gouvernement, pour toutes les marchandises transportées au delà de Brandon, le taux officiel était imposé jusqu'à Brandon, puis des prix arbitraires étaient exigés ensuite par les entrepreneurs, qui construisaient le chemin sur la partie de celle-ci qui s'étendaient au delà.

Il ne peut y avoir de doute que l'augmentation de 59 pour 100 sur les taux, qui étaient déjà trop élevés comparativement à ceux qui sont imposés dans les Etats du Centre ou dans la partie Est du Canada, doit avoir un effet sérieux sur le commerce du pays, et, jointe aux taux extrêmement élevés qui existent de l'autre côté de la frontière, exiger de plus grands capitaux que dans les autres parties du Canada, pour faire des affaires.

Ceci constitue une oppression d'une rigueur particulière pour un pays dont le commerce est encore naissant.

Le conseil de la Chambre de Commerce espère que cette importante question recevra de vous-même et des directeurs de la compagnie une attention spéciale, tant pour ce qui est de son effet sur la classe commerciale du Manitoba, que sur la colonisation du pays et les profits futurs de la compagnie elle-même.

La Chambre de Commerce désire ensuite attirer vivement votre attention sur un autre sujet, qui, d'après les résultats apparents, ne peut pas avoir été suffisamment étudié par vous : la distinction qu'établit l'opération du nouveau tarif en ce qui concerne le commerce de Winnipeg.

Dans votre entrevue avec le comité, vous avez dit que c'était le désir et l'intérêt des directeurs de la compagnie, de faire tout en leur pouvoir pour le développement de la ville de Winnipeg, qui doit être le grand centre des affaires de votre chemin de fer. Comme preuve de ce désir vous avez assuré que c'était l'intention de votre compagnie de réduire les taux de transport entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, pendant la saison de navigation, ce qui procurerait à nos marchands l'avantage de transporter un grand nombre de marchandises à des prix modérés, de manière à rendre possible la distribution de ces marchandises dans l'ouest.

Une politique de ce genre serait incontestablement sage. Toute grande compagnie de chemin de fer doit avoir un centre de distribution où se réunissent les capitalistes et les entrepreneurs, une ville susceptible d'un vaste développement, où cette compagnie puisse trouver aisément et à des prix raisonnables la main-d'œuvre et les matériaux dont elle a besoin, et qui lui fournisse un trafic constant et toujours grandissant.

Un grand centre d'affaires comme celui-là est un avantage pour le pays ; dans l'ouest, à presque chacune de vos stations, surgir de petits villages, et ailleurs des villes considérables.

D'ici à quelques années ces localités ne feront que peu d'affaires elles-mêmes, et il sera grandement avantageux pour elles d'être rattachées par voie ferrée à un de ces centres, où se trouvent de grands dépôts de marchandises et où elles pourront en obtenir en petite quantité, selon les besoins du moment.

Or, l'état comparatif suivant démontrera que le nouveau tarif sera préjudiciable non seulement à Winnipeg, mais à toutes les localités de l'ouest, qui devront, d'ici à plusieurs années, s'adresser à Winnipeg pour ce dont elles auront besoin.

Par 100 lbs.	1re classe.	2me classe.	3me classe.	4me classe.
1. Winnipeg et Portage-la-Prairie :—				
Directement, Saint-Vincent au Portage-la-Prairie...	62	52	41	31
Saint-Vincent à Winnipeg.....	43	36	29	22
Winnipeg au Portage-la-Prairie.....	38	32	26	19
	81	68	55	41
Surcharge pour Winnipeg	19	16	14	10
2. Brandon :—				
Directement, Saint-Vincent à Brandon.....	80	67	54	40
Saint-Vincent à Winnipeg.....	43	36	29	22
Winnipeg à Brandon	65	54	43	32
	1.08	90	72	54
Surcharge pour Winnipeg.....	28	23	18	14
3. Broadview :—				
Directement, Saint-Vincent à Broadview.....	1.09	91	73	55
Saint-Vincent à Winnipeg.....	43	36	29	22
Winnipeg à Broadview.....	95	79	63	48
	1.38	1.15	92	70
Surcharge pour Winnipeg	29	24	19	15
4. Régina :—				
Directement, Saint-Vincent à Régina.....	1.28	1.07	86	64
Saint-Vincent à Winnipeg.....	43	36	29	22
Winnipeg à Régina.....	1.15	96	76	58
	1.58	1.32	1.05	80
Surcharge pour Winnipeg	30	25	19	16

On voit donc que, sur toutes les marchandises importées par les marchands de Winnipeg ou vendues par eux dans le pays, il y a une augmentation moyenne des

taux de 20 centins par 100 lbs. sur marchandises de toutes sortes. Cette augmentation est en réalité plus considérable, parce qu'à Winnipeg, le charroi entre la gare du chemin de fer et les magasins des marchands, coûte 4 centins par 100 lbs.

Le remède à cet état de choses serait de suivre l'exemple des compagnies de chemins de fer de la partie Est du Canada et d'établir un tarif spécial pour les marchandises expédiées des grands centres aux petites localités. Les chiffres qui suivent démontreront l'excès des taux imposés sur les marchandises expédiées de Winnipeg à la campagne comparés avec les taux imposés par le chemin de fer du Grand-Tronc, sur les marchandises expédiées de Montréal, durant le présent hiver. Ces chiffres sont ceux du tarif récemment augmenté par le chemin de fer canadien du Pacifique, et ceux du tarif de cet hiver, sur le Grand-Tronc, de Montréal à l'ouest, (ce dernier tarif d'hiver étant d'environ 50 pour 100 plus élevé que le tarif d'été).

On a mis en regard, dans la liste suivante les stations qui se trouvent à distances à peu près égales de Montréal ou de Winnipeg sur chaque ligne.

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.
Ch. de f. G. T., Montréal à Cornwall, 67 milles	24	20	16	12
Ch. de f. C. P., Saint-Vincent à Winnipeg, 68 "	43	36	29	22
Augmentation	19	16	13	10
" pour cent	79	80	81	83
Ch. de f. G. T., Montréal à Lancaster, 54 milles.	24	20	16	12
Ch. de f. C. P., Winnipeg à Portage-la-Prairie, 56 "	35	32	26	19
Augmentation	14	12	10	7
" pour cent	58	60	63	58
Ch. de f. G. T., Montréal à Mallorytown, 138 milles	42	35	28	21
Ch de f. C. P., Winnipeg à Brandon, 133 "	65	54	43	32
Augmentation	23	19	15	11
" pour cent	55	54	54	52
Ch. de f. G. T., Montréal à Cobourg 264 milles	56	47	37	28
Ch. de f. C. P., Winnipeg à Broadview, 264 "	95	79	63	48
Augmentation	39	32	26	20
" pour cent	69	68	70	71
Ch. de f. G. T., Montréal à Brampton, 354 milles	70	58	47	35
Ch. de f. C. P., Winnipeg à Régina, 357 "	1.15	96	76	58
Augmentation	45	38	29	23
" pour cent	64	66	62	66

Il ressort de ce tableau que la moyenne des taux sur le chemin de fer canadien du Pacifique, d'après le nouveau tarif, est de 65 pour 100 plus élevée que les taux d'hiver de Montréal à l'ouest sur le chemin de fer du Grand-Tronc, pour la même distance parcourue; mais en outre des taux ordinaires pour l'hiver, la compagnie du Grand-Tronc a établi un tarif spécial et plus bas pour différentes sortes de marchandises; entre autres, pour les grains et la farine, le bois de construction, le beurre, le fromage, les pommes de terre, l'écorce, les articles fabriqués et les marchandises de gros. Pour ces dernières le Grand-Tronc a établi un tarif spécial de Montréal à Toronto et Hamilton, les trois grands centres de distribution de cette compagnie. Le tableau suivant des taux imposés sur les espèces de marchandises mentionnées ci-dessus, de Toronto à l'est, vous donnera un état comparé des taux imposés par le Grand-Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique, aux manufacturiers et aux marchands de gros de Toronto et de Winnipeg:

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.
Ch. de fer G.-T., Toronto à Cobourg, 69 milles	22	17	14	11
Ch. de fer C.-P., Saint-Vincent à Winnipeg, 68 milles	43	36	29	22
Augmentation	21	19	15	11
" pour cent	95	1·12	1·07	1·00
Ch. de fer G.-T., Toronto à Napanee, 135 milles	26	22	17	13
Ch. de fer C. P., Winnipeg à Brandon, 135 "	65	54	43	32
Augmentation	39	32	26	19
" pour cent	1·50	1·45	1·53	1·46
Ch. de fer G.-T., Toronto à Cornwall, 266 milles	35	30	24	17½
Ch. de fer C. P., Winnipeg à Broadview, 264 milles	95	79	63	48
Augmentation	60	49	39	20½
" pour cent	1·71	1·63	1·62	1·17
Ch. de fer G.-T., Toronto à Saint-Hilaire, 355 milles	50	42	33	25
Ch. de fer C. P., Winnipeg à Régina, 357 "	1·15	96	76	58
Augmentation	65	54	43	33
" pour cent	1·30	1·-9	1 30	1·32

La moyenne des taux imposées par le chemin de fer canadien du Pacifique aux manufacturiers et aux marchands de gros, est au moins de 1.33 pour 100 plus élevée que sur le Grand-Tronc, pour la même distance.

Le chemin de fer Grand-Tronc a aussi un tarif spécial moins élevé, pour le plâtre, le sucre, le sirop et le fer; sur les clous et chevilles en barillets, le fer en gueuse et le sel, par chargement de wagon.

Les taux spéciaux sont comme suit :

Par 100 lbs.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
Toronto à Cobourg	10	10	9
" Napanee	12½	12	12
" Cornwall	15	15	14
" Saint-Hilaire	23	22½	22

C'est-à-dire tous plus bas que les taux ordinaires de quatrième classe cités plus haut.

La Chambre de Commerce de Winnipeg, qui vous a exposé les faits mentionnés dans cette lettre, espère fermement que toute la question sera examinée avec beaucoup de soin par les directeurs de la compagnie et par vous-même.

Elle est d'une très grande importance pour la compagnie du chemin de fer elle-même, pour l'avancement rapide de tout le pays, et pour le commerce de Winnipeg qui fournit une si large part, toujours croissante, de trafic au chemin.

Cette Chambre, tout en admettant que le prix plus élevé de la main-d'œuvre, des matériaux et du combustible, rend impossible de fixer le tarif de transport par chemin de fer aussi bas dans le Manitoba que dans l'est du Canada, est cependant d'opinion que les chiffres tels que mis en comparaison dans cette lettre ne justifient pas l'augmentation considérable des prix qui a été publiée dernièrement par votre compagnie, et que si ce tarif est maintenu sans subir des modifications comme celles qui ont été suggérées dans cette lettre, le résultat en sera également nuisible et pour le pays et pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

La Chambre de Commerce ne saurait admettre l'argument que le tarif régissant un trafic épars au début, doive être fixé de manière à couvrir les frais d'exploitation d'un chemin de fer, depuis sa mise en opération,—parce que l'intention évidente du parlement, en passant contrat avec votre compagnie, était de lui donner une subvention suffisante pour couvrir les grosses pertes clairement prévues et qui doivent nécessairement se produire dans l'exploitation de la ligne pendant les premières années, jusqu'à ce que le pays soit suffisamment établi.

La Chambre de Commerce tient à dire en terminant, que c'est son désir sincère de discuter ces questions loyalement et amicalement. Elle désire particulièrement favoriser par tous les moyens raisonnables, le succès de votre chemin de fer, au prompt achèvement duquel nous sommes tous grandement intéressés. Mais elle se croit en même temps obligée de signaler ce quelle pense être des erreurs également préjudiciables au pays et à votre compagnie elle-même.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES, président.
L. M. LEWIS, secrétaire.

OTTAWA, 19 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction d'accuser réception de votre lettre du 17 de ce mois, contenant copie de la lettre adressée par la Chambre de Commerce de Winnipeg à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la grande élévation que cette dernière a récemment opérée dans son tarif des marchandises.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur, A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. J. BRYDGES, président de la Chambre de Commerce, Winnipeg.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 18 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, deux copies attestées d'un règlement passé par cette compagnie, à une assemblée du conseil des directeurs

tenue le 16 de ce mois, établissant un tarif des péages qu'elle propose de prélever sur la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique. A ce règlement est annexé un tableau de classification.

J'y ai apposé le sceau de la compagnie, et j'ai l'honneur de vous demander de soumettre ce règlement à l'approbation du gouverneur en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'une communication en date du 7 de ce mois et de son contenu, adressé à ce département par le président de la Chambre de Commerce de la ville de Winnipeg au sujet de l'élévation récemment opérée dans le tarif des marchandises de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; et j'ai à vous demander de vouloir bien communiquer au département toutes les observations que la compagnie pourrait désirer faire à ce sujet.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

CHARLES DRINKWATER, Cie du C.C.P.

OTTAWA, 1er mai 1883.

MONSIEUR,—Le soussigné a l'honneur de représenter qu'à la date du 18 du mois dernier, le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil, conformément aux prescriptions de l'acte refondu des chemins de fer, section 17, paragraphe 9, un règlement n° 56, fait et passé à une assemblée du conseil des directeurs tenue le 16 du mois dernier, règlement qui contient une liste revisée des taux et prix que la compagnie se propose d'exiger des marchandises et voyageurs sur la division ouest de son chemin et de ses embranchements, à partir de Prince-Arthur's-Landing.

Que relativement au tarif des marchandises, l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport le 9 décembre dernier, que bien que plus élevé que les tarifs des chemins de fer du Canada-Est, celui-ci ne l'est, dans son opinion, qu'en proportion des frais beaucoup plus considérables qu'entraîne l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les taux soumis sont justes et raisonnables, eu égard au fait que le prix du combustible employé sur cette section est au moins de 110 pour 100 plus élevé que sur les chemins du Canada-Est; que la main-d'œuvre est de 45 pour 100, et les approvisionnements généraux de 60 pour 100 plus chers; de plus, que la ligne traverse, sur des centaines de milles, une région très peu colonisée et qui ne pourra fournir d'ici à quelque temps qu'un trafic très léger. Que le tarif en question a cependant été fait en vue de l'établissement de ce pays, ainsi que pour favoriser son commerce, et à cette fin des taux peu élevés ont été imposés sur quelques-uns des articles les plus importants, tels que les effets des immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de service et le grain. En prévision des changements que l'établissement rapide du pays va amener, il suggère que la période pendant laquelle le tarif proposé devra être mis en opération ne soit que d'une année seulement.

Que quant au tarif des voyageurs, l'ingénieur en chef a, le 30 du mois dernier, exprimé l'opinion qu'il est juste et raisonnable.

Le soussigné, concourant dans l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef, recommande que les deux tarifs proposés, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, soient approuvés tels qu'ils se trouvent incorporés dans le règlement susdit, n° 56, et qu'ils soient et demeurent en vigueur pendant une année, aussitôt que la compagnie se sera conformée aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer, quant à leur publication. Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 28 *mai* 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 1er mai 1883, soumettant à l'approbation du gouverneur général en conseil pour se conformer

aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer, section 17, paragraphe 9, le règlement n° 56, qui accompagne ce mémoire, et passé à une assemblée des directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le 10 du mois dernier, règlement qui contient une liste revisée des taux et prix que la compagnie se propose d'exiger des marchandises et voyageurs sur la division Ouest de son chemin et de ses embranchements à partir de Prince-Arthur's-Landing.

Le ministre observe que relativement au tarif des marchandises l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport, le 9 décembre dernier, que bien que plus élevé que les tarifs des chemins de fer du Canada-Est, celui-ci ne l'est, dans son opinion, qu'en proportion des frais beaucoup plus considérables qu'entraîne l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les taux soumis sont justes et raisonnables, eu égard au fait que le prix du combustible employé sur cette section est au moins de 110 pour 100 plus élevé que sur les chemins du Canada-Est; que la main-d'œuvre est de 45 pour 100, et les approvisionnements généraux de 60 pour 100 plus élevés; de plus, que la ligne traverse sur des centaines de milles, une région très peu colonisée et qui ne pourra fournir d'ici à quelque temps qu'un trafic très léger.

Que le tarif en question a cependant été fait en vue de l'établissement de ce pays ainsi que pour favoriser son commerce, et à cette fin des taux peu élevés ont été imposés sur quelques-uns des articles les plus importants, tels que les effets des immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de service et le grain. En prévision des changements que l'établissement rapide du pays va amener, il suggère que la période pendant laquelle le tarif proposé devra être mis en opération ne soit que d'une année seulement.

Que quant au tarif des voyageurs, l'ingénieur en chef a, le 30 du mois dernier, exprimé l'opinion qu'il est juste et raisonnable.

Le ministre, concourant dans l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef, recommande que les deux tarifs proposés tant pour les marchandises que pour les voyageurs, soient approuvés, tels qu'ils se trouvent incorporés dans le règlement susdit, n° 56, et qu'ils soient et demeurent en vigueur pendant une année, aussitôt que la compagnie se sera conformée aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer, quant à leur publication.

Le comité recommande en conséquence que le règlement n° 56, passé le 16 avril, par le conseil des directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, tel que soumis, soit approuvé.

JOHN T. McGEE.

EXTRAIT du procès-verbal d'une assemblée du conseil des directeurs, tenue conformément à une résolution passé à l'assemblée mensuelle régulière, samedi, le 7 avril 1883, et qui a été ajournée à aujourd'hui, lundi, le seizième jour d'avril 1883, à midi, au bureau de la compagnie, à Montréal.

PRÉSENTS:

M. Duncan McIntyre au fauteuil,
M. R. B. Angus,
L'hon. D. A. Smith,
Et par fondés de pouvoirs:
M. Geo. Stephen,
M. H. S. Northcote.
M. J. S. Kennedy,
M. P. Du P. Grenfell,
M. M. D. Ross,
Baron J. De Reinach.

Rapporté que des négociations ont été entamées avec le gouvernement dans le but d'obtenir que le tarif des transports dans la division Ouest adopté au mois d'avril 1881, et incorporé dans le règlement n° 43, soit revisé.

Qu'un tarif revisé a été préparé par l'administrateur-général et soumis au ministre des chemins de fer et canaux, et que le gouvernement a fait connaître qu'il l'approuvait.

Une copie du dit tarif et un tableau de classification sont déposés sur la table.

Et il est *résolu* que le dit tarif soit, et il est par le présent substitué à celui incorporé dans le règlement n° 43.

Que le dit règlement n° 43 soit, et il est par le présent rescindé et annulé, et que le règlement suivant soit, et il est arrêté et passé comme le 56ième règlement de cette compagnie.

Règlement n° 56,—Péages.

Le tarif suivant sera le tarif des péages, taux et prix de transport qui seront exigés sur la division Ouest, comprenant la partie du chemin de fer partant de Prince Arthur's-Landing en allant vers l'ouest, avec les embranchements qui s'y rattachent Le dit tarif sera en vigueur pendant une année, et après cela jusqu'à ce qu'il soit re visé, savoir :—

TARIF DES MARCHANDISES de la compagnie du chemin de fer canadien du Paci fique, division Ouest :—

TARIF DES VOYAGEURS.

Trois centins par mille entre Prince-Arthur's-Landing et Brandon, et entre Emerson et Winnipeg.

Quatre centins par mille entre Brandon et la traverse de la rivière Saskatchewan, et sur tous les embranchements à l'ouest de Winnipeg.

Prix du passage des émigrants, la moitié des prix de passage des voyageurs de première classe.

Attesté vrai extrait des procès-verbaux de la compagnie.

C. DRINKWATER, secrétaire.

Montréal, 17 avril 1883.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(DIVISION OUEST.)

TARIF LOCAL des marchandises n° 3, prenant effet le 10 mars 1883. Ces taux comprennent le charroi des marchandises, dans Winnipeg, pour les classes 1, 2, 3, 4, et la classe spéciale 6.

Le fret aux stations marquées * doit être payé d'avance.

SECTION D'EMERSON.

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par barrel.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charb., par tonneau de 2,000 lbs.
													$ cts.
3	Saint-Boniface	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
*12	Saint-Norbert	0 22	0 19	0 16	13	08	16	0 21	05½	13 00	23 00	07	1 20
23	Niverville	0 28	0 24	0 20	16	10	20	0 26	06½	18 00	27 00	08½	1 50
31	Otterburne	0 33	0 28	0 24	19	11½	23	0 30	07½	21 00	31 00	10	1 65
40	Dufrost	0 35	0 30	0 25	20	12	24	0 32	08	22 50	33 00	11	1 70
*48	Arnaud	0 39	0 33	0 28	22	13	26	0 36	09	25 00	37 00	12	1 80
56	Dominion-City	0 43	0 27	0 30	24	14	28	0 39	10	28 00	41 00	13	1 95
66	Emerson	0 47	0 40	0 33	26	15	30	0 41	11	31 50	44 00	13½	2 05
68	Saint-Vincent	0 47	0 40	0 33	26	15	30	0 41	11	31 50	44 00	13½	2 05

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT.

9	Bird's-Hill	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
*16	Gonor	0 25	0 22	0 18	15	09	18	0 24	06	16 00	25 00	08	1 45
23	Selkirk	0 28	0 24	0 20	16	10	20	0 26	06½	18 00	27 00	08½	1 50
*26	Colville-Landing	0 31	0 27	0 22	18	11	22	0 28	07	19 50	29 00	09	1 60
*32	Tyndall	0 33	0 28	0 24	19	11½	23	0 30	07½	21 00	31 00	10	1 65
38	Beauséjour	0 35	0 30	0 25	20	12	24	0 32	08	22 50	33 00	11	1 70

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(DIVISION OUEST.)

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT—*Suite.*

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charb., par tonne de 2,000 lbs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts	cts.	cts.	cts.	$ cts	cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
48	Monmouth	0 39	0 33	0 28	22	13	26	0 36	09	25 00	37 00	12	1 80
58	Shelley	9 43	0 37	0 30	24	14	28	0 39	10	28 00	41 00	13	1 95
64	Whitemouth	0 45	0 38	0 31	25	14½	29	0 40	10½	29 50	43 00	13	2 00
73	Darwin	0 49	0 42	0 34	27	15½	31	0 42	11½	33 00	45 00	14	2 10
84	Rennie	0 53	0 45	0 37	29	16½	33	0 45	12½	36 00	47 00	15	2 20
94	Telford	0 57	0 48	0 39	30	17	34	0 47	13½	38 00	49 00	15½	2 30
*98	Lac-Lacrosse	0 58	0 49	0 40	31	17½	35	0 48	14	39 00	50 00	16	2 35
*104	Ingolf	0 61	0 52	0 42	33	18	36	0 50	14½	42 00	51 00	17	2 45
112	Kalmar	0 64	0 54	0 44	34	19	38	0 52	15	44 00	52 00	18	2 55
119	Déception	0 64	0 54	0 44	34	19	38	0 52	15	44 00	52 00	18	2 55
*124	Ostersund	0 67	0 57	0 46	35	19½	39	0 54	15½	46 00	54 00	19	2 65
132	Kéwatin	0 70	0 59	0 48	37	20	40	0 56	16	48 00	56 00	20	2 75
135	Portage-du-Rat	0 70	0 59	0 48	37	20	40	0 56	16	48 00	56 00	20	2 75

SECTION DE STONEWALL.

13	Montagne-de-Pierre	0 22	0 19	0 16	13	08	16	0 21	05½	13 00	23 00	07	1 20
20	Stonewall	0 25	0 22	0 18	15	09	18	0 24	06	16 00	25 00	08	1 45

SECTION DE BRANDON.

*8	Winnipeg, Ouest	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
15	Rosser	0 22	0 19	0 16	13	08	16	0 21	05½	13 00	23 00	07	1 20
*22	Meadows	0 28	0 24	0 20	16	10	20	0 26	06½	18 00	27 00	08½	1 50
29	Marquette	0 31	0 27	0 22	18	11	22	0 28	07	19 50	29 00	09	1 60
35	Reaburn	0 33	0 28	0 24	19	11½	23	0 30	07½	21 00	31 00	10	1 65
41	Pointe-du-Peuplier	0 37	0 32	0 26	21	12½	25	0 34	08½	24 00	35 00	11½	1 75
49	High-Bluff	0 39	0 33	0 28	22	13	26	0 36	09	25 00	37 00	12	1 80
56	Portage-la-Prairie	0 43	0 37	0 30	24	14	28	0 39	10	28 00	41 00	13	1 95
64	Burnside	0 45	0 38	0 31	25	14½	29	0 40	10½	29 50	43 00	13	2 00
71	Bagot	0 49	0 42	0 34	27	15½	31	0 42	11½	33 00	45 00	14	2 10
*79	McGregor	0 51	0 43	0 35	28	16	32	0 44	12	34 50	46 00	14½	2 15
85	Austin	0 53	0 45	0 37	29	16½	33	0 45	12½	36 00	47 00	15	2 20
93	Sydney	0 57	0 48	0 39	30	17	34	0 47	13½	38 00	49 00	15½	2 30
*99	Melbourne	0 58	0 49	0 40	31	17½	35	0 48	14	39 00	50 00	16	2 35
106	Carberry	0 61	0 52	0 42	33	18	36	0 50	14½	42 00	51 00	17	2 45
114	Sewell	0 64	0 54	0 44	34	19	38	0 52	15	44 00	52 00	18	2 55
*122	Douglas	0 67	0 57	0 46	35	19½	39	0 54	15½	46 00	54 00	19	2 65
128	Chater	0 67	0 57	0 46	35	19½	39	0 54	15½	46 00	54 00	19	2 65
133	Brandon	0 70	0 59	0 48	37	20	40	0 56	16	48 00	56 00	20	2 75

Les taux pour le transport de la brique, de la pierre et de la chaux, par wagon, seront les mêmes que pour le charbon Le bois de chauffage, en quantité, aux taux du charbon, à des conditions spéciales. Le foin pressé en ballots (par wagon), aux taux de la classe spéciale n° 4. Les taux pour un chargement de wagon admettront 20,000 lbs. de charbon.

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

SECTION DE BROADVIEW.

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charb. par tonne de 2,000 lbs.
*141	Kenmay	0 73	0 62	0 50	39	21	42	0 58	16	50 00	58 00	20½	2 85
149	Alexander	0 73	0 62	0 50	39	21	42	0 58	16	50 00	58 00	20½	2 85
*157	Griswold	0 76	0 64	0 52	40	22	44	0 60	16½	52 00	60 00	21	2 90
166	Lac-du-Chêne	0 78	0 66	6 53	41	22½	45	0 62	17	54 00	62 00	21½	2 95
180	Virden	0 80	0 68	0 55	42	23	46	0 64	17½	56 00	64 00	22	3 00
*188	Hargrave	0 82	0 69	0 56	43	23½	47	0 65	18	58 00	66 00	22½	3 05
197	Elkhorn	0 84	0 71	0 58	44	24	48	0 66	18½	60 00	68 00	23	3 10
*211	Fleming	0 90	0 76	0 61	47	25	50	0 70	19½	64 00	72 00	24	3 30
219	Moosomin	0 90	0 76	0 61	74	25	50	0 70	19½	64 00	72 00	24	3 30
*226	Red-Jacket	0 92	0 78	0 63	48	25½	51	0 72	20	65 50	73 50	24½	3 40
235	Wapella	0 94	0 79	0 64	49	26	52	0 74	20½	67 00	75 00	25	3 50
*243	Burrows	0 96	0 81	0 65	50	26½	53	0 76	20½	68 50	76 50	25½	3 60
249	Whitewood	0 96	0 81	0 65	50	26½	53	0 76	20½	68 50	76 50	25½	3 60
*256	Perceval	0 98	0 82	0 67	51	27	54	0 78	21	70 00	78 00	26	3 70
264	Broadview	1 00	0 84	0 68	52	27½	55	0 80	21½	71 50	79 50	26½	3 75

SECTION DE RÉGINA.

*271	Oakshela	1 03	0 86	0 69	53	28	56	0 82	22	73 00	81 00	27	3 80
279	Grenfell	1 03	0 86	0 69	53	28	56	0 82	22	73 00	81 00	27	3 80
*286	Sommerberry	1 04	0 87	0 70	54	28½	57	0 83	22½	75 00	83 00	27½	3 85
294	Wolseley	1 06	0 89	0 72	55	29	58	0 84	23	77 00	85 00	28	3 90
*302	Sintaluta	1 09	0 92	0 74	57	29½	59	0 86	23½	79 00	87 00	28½	4 00
312	Indian-Head	1 11	0 93	0 75	58	30	60	0 88	24	81 00	89 00	29	4 10
324	Qu'Appelle	1 13	0 95	0 77	59	30½	61	0 90	24½	82 50	90 50	29½	4 20
*332	McLean	1 15	0 97	0 78	60	31	62	0 92	25	84 00	92 00	30	4 30
341	Balgonie	1 17	0 98	0 79	61	31½	63	0 94	25	85 50	93 50	30½	4 40
*348	Pilot Butte	1 17	0 98	0 79	61	31½	63	0 94	25	85 50	93 50	30½	4 40
357	Régina	1 19	1 00	0 80	62	32	64	0 95	25½	87 00	95 00	31	4 50

SECTION DU COURANT RAPIDE.

*366	Grande-Coulée	1 21	1 02	0 82	63	32½	65	0 96	26	88 50	96 50	31½	4 55
374	Pense	1 23	1 03	0 84	64	33	66	0 97	26½	90 00	98 00	32	4 60
*382	Belle-Plaine	1 25	1 05	0 85	65	33½	67	0 98	27	92 00	100 00	32½	4 65
391	Pasqua	1 27	1 07	0 86	66	34	68	0 99	27½	94 00	102 00	33	4 70
399	Machoire-d'Orignal	1 27	1 07	0 86	66	34	68	0 99	27½	94 00	102 00	33	4 70
*407	Boharm	1 29	1 08	0 87	67	34½	69	1 01	28	95 50	103 50	33½	4 80
415	Caron	1 31	1 10	0 89	68	35	70	1 03	28½	97 00	105 00	34	4 90
*424	Mortlach	1 33	1 12	0 90	69	35½	71	1 05	29	98 50	106 50	34½	5 00
433	Parkbeg	1 35	1 13	0 91	70	36	72	1 07	29½	100 00	108 00	35	5 10
*443	Secretan	1 37	1 15	0 93	71	36	72	1 09	29½	101 50	109 50	35½	5 20
452	Chaplin	1 39	1 17	0 94	72	36½	73	1 10	30	103 00	111 00	36	5 30
*461	Ernfold	1 41	1 18	0 95	73	37	74	1 11	30½	104 50	112 50	36½	5 35
471	Morse	1 43	1 20	0 97	74	37	74	1 12	31	106 00	114 00	37	5 40
*480	Herbert	1 43	1 20	0 97	74	37	74	1 12	31	106 00	114 00	37	5 40
489	Rush Lake	1 45	1 22	0 98	75	37½	75	1 13	31½	108 00	116 00	37½	5 45
*500	Waldeck	1 47	1 23	0 99	76	38	76	1 14	32	110 00	118 00	38	5 50
511	Courant-Rapide	1 52	1 28	1 03	78	39	78	1 18	33	113 50	121 50	39½	5 70

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*
(Division Ouest.)

SECTION DE MEDICINE-HAT.

Distances.	Entre Winnipeg et	Marchandises.				Classes spéciales.							
		1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par barril.	3 cts par barril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par ton de 2,000 lbs.
519	Leven	1 52	1 28	1 03	78	39	78	1 18	33	113 50	121 50	39½	5 70
*529	Lac-aux-Oies	1 57	1 32	1 06	80	40	80	1 22	34½	117 00	125 00	41	5 90
538	Antilope	1 57	1 32	1 06	80	40	80	1 22	34½	117 00	125 00	41	5 90
*546	Lac-aux-Goëlands	1 57	1 32	1 06	80	40	80	1 22	34½	117 00	125 00	41	5 90
555	Cyprès	1 62	1 36	1 09	83	41	82	1 26	35½	120 50	128 50	42	6 10
*566	Siaewood	1 62	1 36	1 09	83	41	82	1 26	35½	120 50	128 50	42	6 10
576	Lac-aux-Grues	1 66	1 39	1 12	85	42	84	1 29	36½	124 00	132 00	43	6 30
*587	Colley	1 66	1 39	1 12	85	42	84	1 29	36½	124 00	132 00	43	6 30
597	Creek-de-l'Erable	1 66	1 39	1 12	85	42	84	1 29	36½	124 00	132 00	43	6 30
*608	Kincarth	1 71	1 44	1 15	87	43	86	1 33	37½	128 00	136 00	44½	6 50
618	Forres	1 71	1 44	1 15	87	43	86	1 33	37½	128 00	136 00	44½	6 50
*631	Walsh	1 76	1 47	1 19	90	44	88	1 37	39	132 00	140 00	46	6 70
641	Irvine	1 76	1 47	1 19	90	44	88	1 37	39	132 00	140 00	46	6 70
*652	Dunmore	1 80	1 51	1 21	92	45	90	1 41	40	136 00	144 00	47	6 90
660	Medicine-Hat	1 80	1 51	1 21	92	45	90	1 41	40	136 00	144 00	47	6 90

SECTION DE PEMBINA.

* 3	St. James	0 19	0 17	0 14	12	07	14	0 18	05	10 00	21 00	06	1 00
18	La-Salle	0 25	0 22	0 18	15	09	18	0 24	06	16 00	25 00	08	1 45
42	Morris	0 37	0 32	0 26	21	12½	25	0 34	08½	24 00	35 00	11½	1 75
55	J. de la Mont. de Pembina	0 41	0 35	0 29	23	13½	27	0 38	09½	26 50	39 00	12½	1 90
69	Gretna	0 47	0 40	0 33	26	15	30	0 41	11	31 50	44 00	13½	2 05
* 64	Coulée-aux-Prunes, st. t.	0 45	0 38	0 31	25	14½	29	0 40	10½	29 50	43 00	13	2 00
81	Creek du Cheval do	0 53	0 45	0 37	29	16½	33	0 45	12½	36 00	47 00	15	2 20
* 95	Darlingford	0 57	0 48	0 39	30	17	34	0 47	13½	38 00	49 00	15½	2 30
101	Manitoba City, sta'n tem.	0 61	0 52	0 42	33	18	36	0 50	14½	42 00	51 00	17	2 45

CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret local, par mille, entre les stations intermédiaires, qui devra servir à défaut de tarif spécial.

Distances.	Marchandises.				Classes spéciales.							
	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs	Charbon par ton. de 2,000 lbs.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
10 milles.....	0 15	0 13	0 10	0 08	7	0 14	0 18	5	10 00	13 00	6	1 00
15 "	0 18	0 15	0 12	0 09	8	0 16	0 21	5½	13 00	15 00	7	1 20
20 "	0 21	0 18	0 14	0 11	9	0 18	0 24	6	16 00	17 00	8	1 45
25 "	0 24	0 20	0 16	0 12	10	0 20	0 26	6½	18 00	19 00	8½	1 50
30 "	0 27	0 23	0 18	0 14	11	0 22	0 28	7	19 50	21 00	9	1 60
35 "	0 29	0 24	0 20	0 15	11½	0 23	0 30	7½	21 00	23 00	10	1 65
40 "	0 31	0 26	0 21	0 16	12	0 24	0 32	8	22 50	25 00	11	1 70
45 "	0 33	0 28	0 22	0 17	12½	0 25	0 34	8½	24 00	27 00	11½	1 75
50 "	0 35	0 29	0 24	0 18	13	0 26	0 36	9	25 00	29 00	12	1 80
55 "	0 37	0 31	0 25	0 19	13½	0 27	0 38	9½	26 50	31 00	12½	1 90
60 "	0 39	0 33	0 26	0 20	14	0 28	0 39	10	28 00	33 00	13	1 95
65 "	0 41	0 34	0 27	0 21	14½	0 29	0 40	10½	29 50	35 00	13	2 00
70 "	0 43	0 36	0 29	0 22	15	0 30	0 41	11	31 50	36 00	13½	2 05
75 "	0 45	0 38	0 30	0 23	15½	0 31	0 42	11½	33 00	37 00	14	2 10
80 "	0 47	0 39	0 31	0 24	16	0 32	0 44	12	34 50	38 00	14½	2 15
85 "	0 49	0 41	0 33	0 25	16½	0 33	0 45	12½	36 00	39 00	15	2 20
90 "	0 51	0 43	0 34	0 26	17	0 34	0 46	13	37 00	40 00	15	2 25
95 "	0 53	0 44	0 35	0 26	17	0 34	0 47	13	38 00	41 00	15½	2 30
100 "	0 54	0 45	0 36	0 27	17½	0 35	0 48	13½	39 00	42 00	16	2 35
110 "	0 57	0 48	0 38	0 29	18	0 36	0 50	14½	42 00	43 00	17	2 45
120 "	0 60	0 50	0 40	0 30	19	0 38	0 52	15	44 00	44 00	18	2 55
130 "	0 63	0 53	0 42	0 31	19½	0 39	0 54	15½	46 00	46 00	19	2 65
140 "	0 66	0 55	0 44	0 33	20	0 40	0 56	16	48 00	48 00	20	2 75
150 "	0 69	0 58	0 46	0 35	21	0 42	0 58	16	50 00	50 00	20½	2 85
160 "	0 72	0 60	0 48	0 36	22	0 44	0 60	16½	52 00	52 00	21	2 90
170 "	0 74	0 62	0 49	0 37	22½	0 45	0 62	17	54 00	54 00	21½	2 95
180 "	0 76	0 64	0 51	0 38	23	0 46	0 64	17½	56 00	56 00	22	3 00
190 "	0 78	0 65	0 52	0 39	23½	0 47	0 65	18	58 00	58 00	22½	3 05
200 "	0 80	0 67	0 54	0 40	24	0 48	0 66	18½	60 00	60 00	23	3 10
210 "	0 83	0 69	0 55	0 41	24½	0 49	0 68	19	62 00	62 00	23½	3 20
220 "	0 86	0 72	0 57	0 43	25	0 50	0 70	19½	64 00	64 00	24	3 30
230 "	0 88	0 74	0 59	0 44	25½	0 51	0 72	20	65 50	65 50	24½	3 40
240 "	0 90	0 75	0 60	0 45	26	0 52	0 74	20½	67 00	67 00	25	3 50
250 "	0 92	0 77	0 61	0 46	26½	0 53	0 76	20½	68 50	68 50	25½	3 60
260 "	0 94	0 78	0 63	0 47	27	0 54	0 78	21	70 00	70 00	26	3 70
270 "	0 96	0 80	0 64	0 48	27½	0 55	0 80	21½	71 50	71 50	26½	3 75
280 "	0 99	0 82	0 65	0 49	28	0 56	0 82	22	73 00	73 00	27	3 80
290 "	1 00	0 83	0 66	0 50	28½	0 57	0 83	22½	75 00	75 00	27	3 85
300 "	1 02	0 85	0 68	0 51	29	0 58	0 84	23	77 00	77 00	28	3 90
310 "	1 05	0 88	0 70	0 53	29½	0 59	0 86	23½	79 00	79 00	28½	4 00
320 "	1 07	0 89	0 71	0 54	30	0 60	0 88	24	81 00	81 00	29	4 10
330 "	1 09	0 91	0 73	0 55	30½	0 61	0 90	24½	82 50	82 50	29½	4 20
340 "	1 11	0 93	0 74	0 56	31	0 62	0 92	25	84 00	84 00	30	4 30
350 "	1 13	0 94	0 75	0 57	31½	0 63	0 94	25	85 50	85 50	30½	4 40
360 "	1 15	0 96	0 76	0 58	32	0 64	0 95	25½	87 00	87 00	31	4 50
370 "	1 17	0 98	0 78	0 59	32½	0 65	0 96	26	88 50	88 50	31½	4 55
380 "	1 19	0 99	0 80	0 60	33	0 66	0 97	26½	90 00	90 00	32	4 60
390 "	1 21	1 01	0 81	0 61	33½	0 67	0 98	27	92 00	92 00	32½	4 65
400 "	1 23	1 03	0 82	0 62	34	0 68	0 99	27½	94 00	94 00	33	4 70
410 "	1 25	1 04	0 83	0 63	34½	0 69	1 01	28	95 50	95 50	33½	4 80
420 "	1 27	1 06	0 85	0 64	35	0 70	1 03	28½	97 00	97 00	34	4 90
430 "	1 29	1 08	0 86	0 65	35½	0 71	1 05	29	98 50	98 50	34½	5 00

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(DIVISION OUEST—*Suite.*)

TARIF du fret local, par mille, entre les stations intermédiaires, etc.—*Suite.*

Distances.	Marchandises.				Classes spéciales.							
	1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	1 ct par 100 lbs.	2 cts par baril.	3 cts par baril.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$5 per wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon, par tonneau de 2,000 lbs.
440 milles.....	1 31	1 09	0 87	0 66	36	0 72	1 07	29½	100 00	100 00	35	5 10
450 "	1 33	1 11	0 89	0 67	36	0 72	1 09	29½	101 50	101 50	35½	5 20
460 "	1 35	1 13	0 90	0 68	36½	0 73	1 00	30	103 00	103 00	36	5 30
470 "	1 37	1 14	0 91	0 69	37	0 74	1 11	30½	104 50	104 50	36½	5 35
480 "	1 39	1 16	0 93	0 70	37	0 74	1 12	31	106 00	106 00	37	5 40
490 "	1 41	1 18	0 94	0 71	37½	0 75	1 13	31½	108 00	108 00	37½	5 45
500 "	1 43	1 19	0 95	0 72	38	0 76	1 14	32	110 00	110 00	38	5 50
525 "	1 48	1 24	0 99	0 74	39	0 78	1 18	33	113 50	113 50	39½	5 70
550 "	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
575 "	1 58	1 32	1 05	0 79	41	0 82	1 26	35½	120 50	120 50	42	6 10
600 "	1 62	1 35	1 08	0 81	42	0 84	1 29	36½	124 00	124 00	43	6 30
625 "	1 67	1 40	1 11	0 83	43	0 86	1 33	37½	128 00	128 00	44½	6 50
650 "	1 72	1 43	1 15	0 86	44	0 88	1 37	39	132 00	132 00	46	6 70
675 "	1 76	1 47	1 17	0 88	45	0 90	1 41	40	136 00	136 00	47	6 90
700 "	1 80	1 50	1 20	0 90	46	0 92	1 44	41	140 00	140 00	48	7 10
725 "	1 85	1 54	1 23	0 93	47	0 94	1 48	42	143 50	143 50	49½	7 25
750 "	1 89	1 58	1 26	0 94	48	0 96	1 52	43	147 00	147 00	51	7 50
775 "	1 93	1 61	1 29	0 97	48½	0 97	1 56	44	150 00	150 00	52	7 75
800 "	1 97	1 64	1 31	0 99	49	0 98	1 59	45	153 00	153 00	53	8 00
825 "	2 01	1 68	1 34	1 00	50	1 00	1 63	46	156 00	156 00	54½	8 25
850 "	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
875 "	2 09	1 74	1 40	1 04	51½	1 03	1 71	48	163 00	163 00	57	8 75
900 "	2 13	1 78	1 42	1 06	52	1 04	1 74	49	166 00	166 00	58	9 00
925 "	2 17	1 81	1 45	1 08	53	1 06	1 78	50	170 00	170 00	59½	9 25
950 "	2 21	1 84	1 47	1 10	54	1 08	1 82	51	173 50	173 50	61	9 50
975 "	2 25	1 88	1 50	1 12	54½	1 00	1 86	52	177 00	177 00	62	9 75
1,000 "	2 28	1 90	1 52	1 14	55	1 10	1 89	52½	180 00	180 00	63	10 00

Lorsque les taux ne sont pas indiqués dans le tableau, ceux donnés pour la distance suivante l plus grande doivent être employés.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret prenant effet le 11 juin 1883.

SECTION DE PORT-ARTHUR.

Distance.	Entre Port-Arthur et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par bbl.	3 cts par bbl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs	Charbon, par tonneau de 2,000 lbs.
													$
6	Fort-William	0 15	0 13	0 10	0 08	07	0 14	0 18	05	10 00	13 00	06	1 00
19	Murrillo	0 21	0 18	0 14	0 11	09	0 18	0 24	06	16 00	17 00	08	1 45
29	Kaministiquai	0 27	0 23	0 18	0 14	11	0 22	0 28	07	19 50	21 00	09	1 60
38	Finmark	0 31	0 26	0 21	0 16	12	0 24	0 32	08	22 50	25 00	11	1 70
45	*Buda												
56	Nordland	0 39	0 33	0 26	0 20	14	0 28	0 39	10	28 00	33 00	13	1 95
66	*Linkooping												
76	Savanne	0 47	0 39	0 31	0 24	16	0 32	0 44	12	34 50	38 00	14½	2 15
86	Upsala	0 51	0 43	0 34	0 26	17	0 34	0 46	13	37 00	40 00	15	2 25
95	*Carlstad												
105	Bridge-River	0 57	0 48	0 38	0 29	18	0 36	0 50	14½	42 00	43 00	17	2 45
117	Rivière-des-Anglais	0 60	0 50	0 40	0 30	19	0 38	0 52	15	44 00	44 00	18	2 55
125	*Martin												
135	Bonheur	0 66	0 55	0 44	0 33	20	0 40	0 56	16	48 00	48 00	20	2 75
146	*Falcon												

SECTION DE WABIGOON.

154	Ignace	0 72	0 60	0 48	0 36	22	0 44	0 60	16½	52 00	52 00	21	2 90
162	*Butler												
172	Raleigh	0 76	0 64	0 51	0 38	23	0 46	0 64	17½	56 00	56 00	22	3 00
182	*Taché												
191	*Victor												
204	Wabigoon	0 83	0 69	0 55	0 41	24½	0 49	0 68	19	62 00	62 00	23½	3 20
211	Barclay	0 86	0 72	0 57	0 43	25	0 50	0 70	19½	64 00	64 00	24	3 30
222	Oxdrift	0 88	0 74	0 59	0 44	25½	0 51	0 72	20	65 50	65 50	24½	3 40
233	Rivière-de-l'Aigle	0 90	0 75	0 60	0 45	26	0 52	0 74	20½	67 00	67 00	25	3 50
243	Baie-Vermillon	0 92	0 77	0 61	0 46	26½	0 53	0 76	20½	68 50	68 50	25½	3 60
251	*Gilbert												
261	Parrywood	0 96	0 80	0 64	0 48	27½	0 55	0 80	21	71 50	71 50	26½	3 75
267	*Summit												
274	Lac à l'Epervier	0 99	0 82	0 65	0 49	28	0 56	0 82	22	73 00	73 00	27	3 80
292	Rossland	1 02	0 85	0 68	0 51	29	0 58	0 84	23	77 00	77 00	28	3 90

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT.

300	Portage-du-Rat	1 02	0 85	0 68	0 51	29	0 58	0 84	23	77 00	77 00	28	3 90
303	Kéwatin	1 05	0 88	0 70	0 53	29½	0 59	0 86	23½	79 00	79 00	28½	4 00
311	*Ostersund												
316	Déception	1 07	0 89	0 71	0 54	30	0 60	0 88	24	81 00	81 00	29	4 10
323	Kalmar	1 09	0 91	0 73	0 55	30½	0 61	0 90	24½	82 50	82 50	29½	4 20
331	*Ingolf												

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret, prenant effet le 11 juin 1883.

SECTION DU PORTAGE-DU-RAT—*Fin.*

Distances.	Entre Port-Arthur et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts. par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par brl.	3 cts par brl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par tonneau de 2,000 lbs.
													$
337	*Lac-Lacrosse												
341	Telford	1 13	0 94	0 75	0 57	31½	0 63	0 94	25	85 50	85 50	30½	4 40
351	Rennie	1 15	0 96	0 76	0 58	32	0 64	0 95	25½	87 50	87 50	31	4 50
362	Darwin	1 17	0 98	0 78	0 59	32½	0 65	0 96	26	88 50	88 50	31½	4 55
371	Whitemouth	1 19	0 99	0 80	0 60	33	0 66	0 97	26½	90 00	90 00	32	4 60
377	Shelley	1 19	0 99	0 80	0 60	33	0 66	0 97	26½	90 00	90 00	32	4 60
387	Monmouth	1 21	1 01	0 81	0 61	33½	0 67	0 98	27	92 00	92 00	32½	4 65
397	Beauséjour	1 23	1 03	0 82	0 62	34	0 68	0 99	27½	94 00	94 00	33	4 70
403	*Tyndall												
415	*Colville-Landing												
412	Selkirk	1 27	1 06	0 85	0 64	35	0 70	1 03	28½	97 00	97 00	34	4 90
419	*Gonor												
426	Birds-Hill	1 29	1 08	0 86	0 65	35½	0 71	1 05	29	98 50	98 50	34½	5 00
435	†Winnipeg (*voir* note)	1 35	1 13	0 91	0 70	36	0 72	1 07	29½	100 00	108 00	35	5 10

SECTION D'EMERSON.

438	Saint-Boniface	1 29	1 07	0 85	0 65	35½	0 71	1 06	29½	100 00	100 00	35	5 10
447	*Saint-Norbert												
458	Niverville	1 21	1 01	0 80	0 61	33½	0 67	1 00	28½	99 00	107 00	34	5 25
466	Otterburne	1 18	0 98	0 79	0 59	33	0 66	0 97	28	97 00	104 00	33½	5 30
475	Dufrost	1 14	0 95	0 75	0 57	32	0 64	0 93	27	94 00	100 00	31½	5 35
483	*Arnaud												
491	Dominion-City	1 04	0 87	0 69	0 53	29	0 58	0 86	25	86 50	94 00	29	5 40
501	Emerson	1 03	0 86	0 68	0 52	28	0 56	0 84	25	85 00	93 00	28½	5 30

SECTION DE STONEWALL.

448	Stony Mountain	1 33	1 11	0 89	0 67	36½	0 72	1 09	29½	101 50	101 50	35½	5 20
455	Stonewall	1 35	1 13	0 90	0 68	36½	0 73	1 10	30	103 00	103 00	36	5 30

SECTION DE LA MONTAGNE PEMBINA.

438	*St. James												
453	La-Salle	1 23	1 02	0 82	0 62	34	0 68	1 02	29	100 00	109 00	34½	5 20
477	Morris	1 15	0 96	0 76	0 58	32	0 64	0 94	27	94 50	101 00	31½	5 35
490	J. de la Mont. de Pembina	1 06	0 88	0 70	0 53	29	0 58	0 87	25½	88 00	95 00	29½	5 45
504	Gretna	1 03	0 86	0 68	0 52	28	0 56	0 84	25	85 00	93 00	28½	5 30
499	Coulée-aux-Prunes } Sta.												
516	Creek du Cheval. } tem.	1 19	0 99	0 79	0 60	33	0 66	0 98	28	97 50	105 00	33½	5 65
530	*Darlingford												
536	Manitoba-City, station temporaire	1 27	1 06	0 84	0 64	35	0 70	1 05	30	103 00	113 00	35½	5 80

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret prenant effet le 11 juin 1883—*Suite.*

SECTION DE BRANDON.

Distance.	Entre Port-Arthur et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	3 cts par brl.	3 cts par brl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par tonneau de 2,000 lbs.
443	Winnipeg, Ouest	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
450	Rosser	1 33	1 11	0 89	0 67	36	0 72	1 09	29½	101 50	101 50	35½	5 20
457	*Meadows	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
464	Marquette	1 37	1 14	0 91	0 69	37	0 74	1 11	30½	104 50	104 50	36½	5 34
470	Reaburn	1 37	1 14	0 91	0 69	37	0 74	1 11	30½	104 50	104 50	36½	5 35
476	Pointe-aux-Peuplier	1 39	1 16	0 93	0 70	37	0 74	1 12	31	106 00	106 00	37	5 40
484	High Bluff	1 41	1 18	0 94	0 71	37½	0 75	1 13	31½	108 00	108 00	37½	5 45
491	Portage-la-Prairie	1 43	1 19	0 95	0 72	38	0 76	1 14	32	110 00	110 00	38	5 50
499	Burnside	1 43	1 19	0 95	0 72	38	0 76	1 14	32	110 00	110 00	38	5 50
506	Bagot	1 48	1 24	0 99	0 74	39	0 78	1 18	33	113 50	113 50	39½	5 70
514	*McGregor	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
520	Austin	1 48	1 24	0 99	0 74	39	0 78	1 18	33	113 50	113 50	39½	5 70
528	Sydney	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
534	*Melbourne	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
541	Carberry	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
549	Sewell	1 53	1 28	1 02	0 76	40	0 80	1 22	34½	117 00	117 00	41	5 90
557	*Douglas	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
563	Chater	1 58	1 32	1 05	0 79	41	0 82	1 26	35½	120 50	120 50	42	6 10
568	Brandon	1 58	1 32	1 05	0 79	41	0 82	1 26	35½	120 50	120 50	42	6 10

SECTION DE BROADVIEW.

576	*Kenmay	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
584	Alexander	1 62	1 35	1 08	0 81	42	0 84	1 20	36½	124 00	124 00	43	6 30
592	*Griswold	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
601	Lac-du-Chêne	1 67	1 40	1 11	0 83	43	0 86	1 33	37½	128 00	128 00	44½	6 50
615	Virden	1 67	1 40	1 11	0 83	43	0 86	1 33	37½	128 00	128 00	44½	6 50
623	*Hargrave	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
632	Elkhorn	1 72	1 43	1 15	0 86	44	0 88	1 37	39	132 00	132 00	46	6 70
646	*Fleming	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
654	Moosomin	1 76	1 47	1 17	0 88	45	0 90	1 41	40	136 00	136 00	47	6 90
661	*Red-Jacket	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
670	Wapella	1 76	1 47	1 17	0 88	45	0 90	1 41	40	136 00	136 00	47	6 90
678	*Burrows	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
684	Whitewood	1 80	1 50	1 20	0 90	46	0 92	1 44	41	140 00	140 00	48	7 10
691	*Perceval	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
699	Broadview	1 80	1 50	1 20	0 90	46	0 92	1 44	41	140 00	140 00	48	7 10

SECTION DE RÉGINA.

706	*Oakshela	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
714	Grenfell	1 85	1 54	1 23	0 93	47	0 94	1 48	42	143 50	143 50	49½	7 25
721	*Summerberry	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
729	Wolseley	1 89	1 58	1 26	0 94	48	0 96	1 52	43	147 00	147 00	51	7 50
737	*Sintaluta	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
747	Indian-Head	1 89	1 58	1 26	0 94	48	0 96	1 52	43	147 00	147 00	51	7 50
759	Qu'Appelle	1 93	1 61	1 29	0 97	48½	0 97	1 56	44	150 00	150 00	52	7 75
767	McLean	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—*Suite.*

(Division Ouest.)

Tarif du fret prenant effet le 11 juin 1883.

Distances.	Entre Port-Arthur et	Marchandises. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par 100 lbs.	3 cts par 100 lbs.	4 cts par 100 lbs.	Classes spéciales. 1 ct par 100 lbs.	2 cts par brl.	3 cts par brl.	4 cts par 100 lbs.	$5 par wagon.	$6 par wagon.	7 cts par 100 lbs.	Charbon par tonneau de 2,000 lbs.
													$
	SECTION DE RÉGINA—*Fin.*												
776	Balgonie	1 97	1 64	1 31	0 99	49	0 98	1 59	45	153 00	153 00	53	8 00
783	*Pilot Butte	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
792	Régina	1 97	1 64	1 31	0 99	49	0 98	1 59	45	153 00	153 00	53	8 00
	SECTION DU COURANT-RAPIDE.												
801	*Grande-Coulée	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
809	Pense	2 01	1 68	1 34	1 00	50	1 00	1 63	46	156 00	156 00	54½	8 25
817	*Belle-Plaine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
826	Pasqua	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
834	Mâchoire-d'Orignal	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
842	*Boharm	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
850	Caron	2 05	1 71	1 37	1 02	51	1 02	1 67	47	159 50	159 50	56	8 50
859	*Mortlach	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
868	Parkbeg	2 09	1 74	1 40	1 04	51½	1 03	1 71	48	163 00	163 00	57	8 75
878	*Secretan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
887	Chaplin	2 13	1 78	1 42	1 06	52	1 04	1 74	49	166 00	166 00	58	9 00
896	*Ernfold	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
906	Morse	2 17	1 81	1 45	1 08	53	1 06	1 78	50	170 00	170 00	59½	9 25
915	*Herbert	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
924	Rush-Lake	2 17	1 81	1 45	1 08	53	1 06	1 78	50	170 00	170 00	59½	9 25
935	*Waldeck	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
946	Courant-Rapide	2 21	1 84	1 47	1 10	54	1 08	1 82	51	173 50	173 50	61	9 50
	SECTION DE MEDICINE HAT.												
954	Leven	2 25	1 88	1 50	1 12	54½	1 09	1 86	52	177 00	177 00	62	9 75
964	*Lac-aux-Oies	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
973	Antelope	2 25	1 88	1 50	1 12	54½	1 09	1 86	52	177 00	177 00	62	9 75
981	*Lac-aux-Goëlands	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
990	Cyprès	2 28	1 90	1 52	1 14	55	1 10	1 89	52½	180 00	180 00	63	10 00
1001	*Sidewood	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1011	Lac-aux-Grues	2 32	1 93	1 54	1 16	56	1 12	1 93	53	183 00	183 00	64½	10 10
1022	*Colley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1032	Creek-de-l'Erable	2 36	1 96	1 56	1 18	57	1 14	1 97	54	187 00	187 00	66	10 30
1043	*Kincarth	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1053	Forres	2 39	1 99	1 58	1 20	57½	1 15	2 01	55	191 00	191 00	67	10 50
1066	*Walsh	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1076	Irvine	2 42	2 01	1 61	1 21	58	1 16	2 04	56	194 00	194 00	68	10 75
1087	*Dunmore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1095	Medicine-Hat	2 42	2 01	1 61	1 21	58	1 16	2 04	56	194 00	194 00	68	10 95

Note.—Les taux jusqu'à Winnipeg comprennent le charroi des marchandises pour les classes 1, 2, 3 et 4, et la classe spéciale 6.

* Pas d'agent. Feuille de route jusqu'à la station suivante.

Les taux pour un chargement de wagon sont à raison de 20,000 lbs. de charbon.

Les taux pour le transport du charbon seront aussi ceux de la brique, de la pierre, du sable et de la chaux, par wagon.

Le foin pressé (par ballot), par chargement de wagon, aux taux spéciaux de la classe 4.

Les effets des émigrants et des colons allant au Manitoba et au Nord-Ouest seront transportés à on de la moitié des taux spéciaux de la classe 6, par chargement de wagon. Lorsqu'ils formeront ins d'un chargement de wagon, à raison de la moitié des taux de première classe.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE (Division Ouest).

Tarif spécial des grains expédiés sur l'Est, en vigueur le 5 janvier 1884.—Taux en centins par 100 lbs.

A Port-Arthur ou Fort-William.		De	A Saint-Vincent.		A Port-Arthur ou Fort-William.		De	A Saint-Vincent.		Remarques.
Distances.	Taux.		Taux.	Distances.	Distances.	Taux.		Taux.	Distances.	
435	28c.	Winnipeg	14c.	68	670	36½	Wapella	26c.	303	
438	28	Saint-Boniface	13	65	684	37	Whitewood	27	317	
458	29	Niverville	12	45	699	37½	Broadview	27	332	
466	30	Otterburne	11	37	714	38	Grenfell	28	347	
475	31	Dufrost	10	28	729	38½	Wolseley	29	362	Taux. 10c.
483	32	Arnaud	9	20	747	39	Indian-Head	30	380	12
491	33	Dominion-City	8	12	759	39½	Qu'Appelle	30	392	13
501	34	Emerson	5	2	776	40	Balgonie	31	409	13
477	30	Morris			792	40	Regina	32	425	
490	32	Rosenfeldt			809	41	Pense	33	442	
504	34	Gretna			834	41½	Moosejaw	33	467	
516	30	Morden			850	42	Caron	34	483	
533	30	Darlingford			868	43	Parkbeg	34	501	
539	30	Manitou			887	44	Chaplin	34½	520	
455	29	Stonewall	16	88	906	45	Morse	35	539	
450	28	Rosser	15	83	924	46	Rush-Lake	35	557	
464	28½	Marquette	17	97	946	47	Courant-Rapide	35½	579	
470	29	Reaburn	17½	103	954	47	Leven	36	587	
476	29	Pointe-aux-Peupliers	17½	109	973	48	Antilope	36	606	
484	29½	High-Bluff	18	117	990	49	Cyprès	36½	623	
491	30	Portage-la-Prairie	18	124	1011	50	Lac-aux-Grues	36½	644	
499	30	Burnside	19	132	1032	51½	Creek-de-l'Erable	37	665	
506	30	Bagot	19	139	1053	52½	Forres	37	686	
520	31	Austin	19½	153	1076	53½	Irvine	38	709	
528	31	Sydney	20	161	1095	54½	Medicine-Hat	38½	728	
541	32	Carberry	21	174	1104	55	Stair	39	737	
549	32	Sewell	21½	182	1130	56	Langevin	39	763	A Gretna, depuis
563	33	Chater	22½	196	1158	57½	Bantry	40	791	Morris
568	33	Brandon	23	201	1176	58½	Southesk	40	809	Morden
584	34	Alexander	24	217	1220	61	Gleichen	42	853	Darlingford
601	35	Lac-du-Chêne	24½	234	1229	61	Namaka	43	862	Manitou
615	36	Virden	25	248	1254	62	Langdon	44	898	
632	36	Elkhorn	25½	265	1275	63	Calgary	45	908	
654	36½	Moosomin	25½	287						Distances. 27 41 57 63

Pour envoi de toute station non indiquée dans ce tarif, prendre les chiffres de la station suivante.

W. C. VAN HORNE, *Directeur général.*

J. M. EGAN, *Surintendant général.*

WM. HARDER, *Assist. directeur du trafic.*

OTTAWA, 13 juin 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre, pour votre information, copie d'un arrêté du conseil en date du 28 de ce mois, approuvant le tarif des marchandises et des voyageurs établi par le règlement n° 56, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a passé le 16 avril, pour la division Ouest du chemin et ses embranchements, lequel règlement a été soumis à cet effet, en vertu du paragraphe 9 de la section 17 de l'acte refondu des chemins de fer de 1879.

Je dois attirer votre attention sur les dispositions de la même section prescrivant deux insertions par semaine, dans la *Gazette du Canada*, du règlement qui établit ce tarif et de l'arrêté du conseil qui l'approuve, ainsi que l'affichage du tarif dans tous les endroits où il doit être mis en opération.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C. C. P.

RÈGLEMENTS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Passés à une assemblée du conseil des directeurs tenue le 6 juin 1883, et ratifiés à l'assemblé annuelle (ajournée) des actionnaires, le 8 juin 1883.

LES ACTIONNAIRES.—*Président à l'assemblée des actionnaires.*

1. A toute assemblée des actionnaires, le président, ou, en son absence, le vice-président, ou en l'absence des deux, un actionnaire nommé par l'assemblée, prendra le fauteuil; et le secrétaire, ou en son absence, un actionnaire nommé par l'assemblée, agira comme secrétaire.

Rapport annuel.

2. A chaque assemblée annuelle des actionnaires, un exposé des affaires de la compagnie sera soumis aux actionnaires par le conseil des directeurs.

Assemblée spéciale des actionnaires.

3. Une assemblé spéciale des actionnaires peut être convoquée en tout temps, soit par le conseil des directeurs, ou par le président, ou par trois directeurs, sur une réquisition par écrit, de la part d'actionnaires possédant un quart en valeur des actions de la compagnie.

Avis de convocation des actionnaires.

4. Pour toute assemblée des actionnaires, il ne sera pas nécessaire de donner d'autre avis que celui qui est prescrit par la charte.

LE CONSEIL DES DIRECTEURS—*Nombre de directeurs.*

5. Le conseil des directeurs sera composé de douze membres qui devront remplir les conditions prescrites par la charte ; et à leur première réunion, après chaque élection des directeurs, éliront parmi eux pour l'année suivante, un président et deux vice-présidents, dont l'un sera nommé premier vice-président, et l'autre second vice-président.

Les directeurs nommeront les officiers.

6. Le conseil des directeurs nommera un secrétaire et un trésorier, et tels autres officiers et agents qu'ils croiront nécessaires.

Le conseil se réunira le mardi de chaque semaine.

7. Le conseil des directeurs se réunira le mardi de chaque semaine, à midi, au bureau principal de la compagnie ; mais si ce jour-là est une fête légale, l'assemblée aura lieu le jour suivant, et à chacune de ces assemblées les affaires pourront être transigées par un quorum du conseil, de la même manière et avec le même effet que si l'assemblée avait été spécialement convoquée, et que des avis en auraient été régulièrement donnés.

Le président pourra convoquer des assemblées spéciales.

8. Le président, ou deux directeurs de la compagnie, pourront en tout temps convoquer une assemblée spéciale du conseil, qui devra avoir lieu au moment et à l'endroit qui seront indiqués dans l'avis de convocation. Et le but de cette assemblée spéciale sera mentionné d'une manière sommaire dans le dit avis.

Assemblées spéciales du conseil des directeurs.

9. La première assemblée du conseil des directeurs, après leur élection de chaque année, sera tenue pour élire les officiers, au bureau de la compagnie, le jour même de l'élection, aussitôt après l'ajournement de l'assemblée des actionnaires, à laquelle leur élection aura eu lieu ; et avis de toute autre assemblée spéciale du conseil des directeurs, qui sera tenue à Montréal, spécifiant le temps et le lieu de cette assemblée, et indiquant en termes généraux la nature des affaires qui devront y être transigées, sera donné par le secrétaire, ou par deux directeurs, au moyen d'une circulaire envoyée au dernier domicile connu de chaque directeur résidant au Canada ou aux Etats-Unis, et au dernier domicile connu en Canada, ou dans les Etats-Unis, du fondé de pouvoirs de chaque directeur résidant ailleurs, ou à toute adresse laissée à cet effet au secrétaire de la compagnie par un directeur, aux fins de recevoir tels avis ; et cette circulaire devra être expédiée par la poste, étant préalablement affranchie, au moins deux jours pleins avant l'assemblée.

Des assemblées pourront être tenues à Londres.

10. Les affaires de la compagnie pourront être transigées, et le conseil des directeurs ainsi que les actionnaires de la compagnie, respectivement, pourront tenir des assemblées dans ce but, suivant l'intention de la charte, au bureau de la compagnie, n° 101, rue Canon, en la cité de Londres, Angleterre ; et tous règlements arrêtés, toutes résolutions passées, et toute affaires transigées à ces assemblées, ou à des assemblées ajournées du conseil des directeurs, ou des actionnaires, tenues au dit endroit, seront aussi valides et aussi obligatoires pour la compagnie, que si ces assemblées, respectivement, avaient été tenues à la principale place d'affaires de la compagnie, à Montréal.

Avis des assemblées tenues à Londres.

11. Avis de chaque assemblée des directeurs qui devra être tenue, en n'importe quel endroit de la cité de Londres, Angleterre, sera donné par écrit, sous la signature du secrétaire de la compagnie, et expédié par la poste, à l'adresse de chaque directeur, a sa résidence ordinaire, ou à tout autre endroit qu'il aura indiqué au secrétaire par écrit, aux fins de recevoir les avis de convocation, et si tous les directeurs sont alors en Europe, ou si ceux qui sont absents d'Europe ont donné par écrit, au secrétaire, une adresse en Europe où ces avis puissent être envoyés, ces avis pourront être expédiés par la poste, à Londres, en tout temps, au moins quatre jours avant celui fixé pour telle assemblée. Mais autrement, si les avis partent de Montréal, ils devront être mis à la poste au moins vingt et un jours avant celui fixé pour l'assemblée, et s'ils partent de Londres susdit, ils devront être mis à la poste au moins un mois de calendrier avant le jour fixé pour l'assemblée ; et ces avis devront spécifier en termes généraux la nature des affaires pour la transaction desquelles l'assemblée est convoquée.

Des assemblées pourront être tenues à New-York.

12. Les affaires de la compagnie pourront être transigées, et le conseil des directeurs, et les actionnaires de la compagnie, respectivement, pourront tenir des assemblées à cet effet, suivant l'intention de la charte, au bureau de place d'affaires de MM. J. S. Kennedy et Cie, dans la cité de New-York, dans l'Etat de New-York, au n° 63 de la rue William, dans la dite cité de New-York. Et tous règlements arrêtés, toutes résolutions passées, et toutes affaires transigées à une assemblée, ou assemblée ajournée, du conseil des directeurs ou des actionnaires tenue en cet endroit, seront aussi valides et obligatoires pour la compagnie que si ces assemblées, respectivement,

avaient été tenues à la principale place d'affaires de la compagnie à Montréal. Et des avis d'assemblées de directeurs ou d'actionnaires, selon le cas, qui devront être tenues au dit endroit dans la dite cité de New-York, seront donnés de la manière indiquée par les règlements pour les assemblées des actionnaires, ou des directeurs, respectivement, tenues dans la ville de Montréal.

Des assemblées seront tenues à Winnipeg.

13. Les affaires de la compagnie pourront être transigées, et le conseil des directeurs, ainsi que les actionnaires de la compagnie, respectivement, pourront tenir des assemblées dans ce but, suivant l'intention de la charte, dans la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, au bureau de la compagnie, sur la rue Principale, dans la dite cité; et tous règlements arrêtés, toutes résolutions adoptées, et toutes affaires transigées à ces assemblées ou à des assemblées ajournées du conseil des directeurs ou des actionnaires, tenues au dit endroit, seront aussi valides et aussi obligatoires pour la compagnie que si ces assemblées, respectivement, avaient été tenues à la principale place d'affaires de la compagnie, à Montréal. Les avis d'assemblées des actionnaires et des directeurs, respectivement, qui devront être tenues en la cité de Winnipeg, seront donnés en la manière prescrite par la charte, et par les règlements relatifs aux avis d'assemblées des actionnaires et des directeurs, respectivement, tenues en la cité de Montréal; sauf que les avis de convocation des directeurs en la cité de Winnipeg devront être mis à la poste huit jours pleins avant le jour fixé pour l'assemblée.

Il sera tenu un registre des procès-verbaux.

14. Le secrétaire devra enregistrer les procès-verbaux du conseil dans un registre tenu à cet effet. Au commencement de chaque séance se fera la lecture du procès-verbal de la dernière réunion précédente, lequel, après avoir été pris en considération et adopté, avec ou sans amendement, sera signé par le directeur qui présidera et contresigné par le secrétaire.

Comité exécutif.

15. Les affaires de la compagnie, pendant l'intervalle des assemblées du conseil des directeurs, seront transigées par les officiers exécutifs de la compagnie, d'après l'avis et sur la direction du comité exécutif, qui aura à remplir les devoirs ci-après énumérés; et des comités spéciaux du conseil pourront être créés, au besoin, pour des fins spéciales.

Les directeurs auront accès aux livres.

16. Chaque membre du conseil des directeurs, de même que les officiers exécutifs, pourront, en tous temps, avoir accès aux livres, comptes, lettres et documents se rattachant aux affaires de la compagnie en la possession de tout officier, agent ou employé de la dite compagnie, et les examiner; et toutes lettres et tous autres documents ayant trait aux affaires de la compagnie comme susdit, reçus par le secrétaire ou le trésorier, devront être soumis au conseil et au président.

Un comité exécutif sera nommé par les directeurs.

17. Le comité exécutif devra être nommé et organisé par les directeurs élus en vertu de la charte de la compagnie, et annuellement par la suite, par les directeurs après chaque assemblée annuelle des actionnaires. Il devra rester en fonctions jusqu'à la prochaine assemblée annuelle suivante. Ce comité sera composé de trois directeurs, outre le président; et deux membres suffiront pour former le quorum pour l'administration des affaires. Le comité devra se réunir, de temps à autre, sur la demande de son président ou de deux de ses membres, et le secrétaire devra envoyer les avis de convocation, sous forme de circulaire, vingt-quatre heures au moins avant l'époque de l'assemblée. Un des membres du comité devra être choisi comme président, et le comité aura tous les pouvoirs ordinaires du conseil des directeurs, durant l'intervalle entre les assemblées, sauf les instructions du conseil et la ratification des actes du comité par le conseil, à sa prochaine réunion. Pour cette fin les délibérations du comité devront être enregistrées dans un livre tenu par le secrétaire,

qui assistera aux assemblées du comité exécutif. Ces procès-verbaux seront soumis au conseil des directeurs, à sa prochaine réunion hebdomadaire ou spéciale qui suivra; et la prise en considération de ces procès-verbaux viendra en deuxième lieu dans l'ordre des affaires, à chacune des assemblées du conseil.

Devoirs du comité exécutif.

18. Le comité exécutif aura à remplir les devoirs suivants : Il devra contrôler toutes les affaires pour lesquelles il n'a pas été nommé de comité spécial ainsi que toutes les recettes et tous les déboursés ; trouver les moyens nécessaires de faire face à tous les paiements à leur échéance ; apurer et approuver tous les comptes des dépenses du bureau général de la compagnie ; inspecter les livres, comptes, pièces justificatives de la compagnie, et donner les instructions qu'il jugera nécessaire au sujet de la tenue des livres, comptes, etc. ; examiner au moins une fois par mois les comptes du trésorier et faire rapport à ce sujet, régulièrement, à chaque assemblée mensuelle du conseil, ou plus souvent s'il le croit à propos ; enfin examiner tous les contrats négociés par les officiers exécutifs de la compagnie avant qu'ils ne soient signés, et en décider, sauf lorsque ces contrats auront été précédemment renvoyés à un comité spécial ou à un officier de la compagnie, avec pouvoir d'en disposer.

PRÉSIDENT ET VICE-PRÉSIDENT.

Président.

19. Le président sera le principal officier exécutif de la compagnie, et il exercera un contrôle général sur toutes ses affaires, ses officiers et employés ; il devra voir à la bonne et effective administration des affaires de la compagnie, en conformité de la charte et des règlements, et d'après les instructions du conseil. Toutes les assemblées des actionnaires auront lieu sous sa présidence. Il signera tous les contrats, conventions et documents approuvés par le conseil, sauf dans les cas où ce dernier aura pourvu autrement à la signature de ces actes. Tous les chèques tirés par le trésorier ou son aide seront contresignés par lui. Le président devra signer tous les bordereaux de certificats d'actions. Mais il ne devra se faire aucun acte de vente ou translatif de propriété d'un immeuble de la compagnie, avant que l'acte n'ait été expressément autorisé par un vote du conseil des directeurs, si ce n'est cependant pour les terres concédées à la compagnie pour être vendues, lesquelles pourront être ou vendues ou transportées conformément aux règlements s'y rapportant. Bref, il devra remplir tous les autres devoirs généraux ou d'administration ordinairement imposés aux présidents des compagnies incorporées auxquelles il n'est pas autrement pourvu.

20. En l'absence du président, les vice-présidents, ou l'un deux, devront remplir les fonctions et les devoirs du président.

Pouvoirs du président.

21. Le président, de concert avec le comité de régie, aura le pouvoir de négocier les contrats, dans l'intervalle des assemblées du conseil, sauf l'approbation de ces contrats, ainsi que pourvu par les présentes.

Le président pourra suspendre les officiers.

22. Le président pourra, à sa discrétion, en aucun temps durant l'intervalle des assemblées du conseil des directeurs, suspendre tout officier ou employé de la compagnie jusqu'à la réunion suivante du conseil, alors qu'il fera rapport au conseil sur le fait et la cause de cette suspension.

Vacance de la charge de président.

23. S'il survient une vacance de la charge de président, le conseil des directeurs devra la remplir sans retards inutiles ; mais il devra être donné un avis à cet effet aux directeurs, en la manière prescrite pour la convocation des assemblées spéciales du conseil.

Administrateur général.

L'administrateur général sera nommé par le conseil et occupera le premier rang parmi les officiers exécutifs de la compagnie après le président et les vice-présidents. Il aura le pouvoir d'administrer et de conduire les travaux de construction, l'exploitation des lignes de la compagnie et les affaires s'y rattachent généralement, sauf, au besoin, les instructions du conseil. Il nommera les officiers de la compagnie, à l'exception de ceux que nommera le conseil, et tous relèveront de lui, et il pourra les suspendre ou les congédier.

En l'absence du président et des vice-présidents, l'administrateur général aura le pouvoir de contresigner les chèques tirés par le trésorier ou son aide.

Devoirs du secrétaire.

25. Le secrétaire assistera à toutes les assemblées des actionnaires et du conseil, et dressera au long les procès-verbaux de toutes les séances dans des livres tenus à cet effet. Il assistera aux assemblées du comité de régie et tiendra le registre de ses délibétions, qu'il soumettra au conseil à chacune de ses assemblées. Le sceau de la compagnie sera confié à sa garde, et il devra l'apposer à tous les contrats et autres documents que le conseil aura approuvé et fait signer. Il aura le soin de tous les livres de procès-verbaux, des contrats, actes translatifs de propriété, et autres documents de la compagnie, ainsi que de ses archives généralement ; il devra également conserver les rapports et communications envoyés au conseil des directeurs, et la correspondance de la compagnie en général.

26. Le secrétaire devra, d'après les instructions du président, faire toute la correspondance qui n'appartient pas, ou n'a pas trait spécialement aux affaires confiées au trésorier. Il remplira aussi tous les autres devoirs que lui prescrira le conseil des directeurs. De plus il devra envoyer les avis prescrits du temps et du lieu de toutes les assemblées des actionnaires, du conseil des directeurs et du comité de régie.

Régistraire des transferts.

27. Le secrétaire sera le régistraire des transferts des actions du stock et des obligations ; et, à cette fin, il tiendra les comptes des actions, du stock et des obligations enrégistrés et transportés, en la manière et forme qui seront, de temps à autre, prescrites et approuvées par le conseil des directeurs.

Sous-secrétaire.

28. Les directeurs pourront nommer un secrétaire de la compagnie dans la ville de Londres, Angleterre. Ce dernier portera le nom de sous-secrétaire de la compagnie, et il devra s'acquitter de tous les devoirs de la charge de secrétaire dans la ville de Londres.

Trésorier.—Devoirs du trésorier.

29. Le trésorier sera chargé de recevoir, d'après les instructions du conseil et du comité de régie, tout l'argent appartenant à la compagnie, et de payer les comptes appuyés de pièces justificatives duement certifiés et approuvés ; il devra suivre un système régulier pour tenir compte—de toutes les recettes et de tous les déboursés, et faire des rapports détaillés à ce sujet aux directeurs, chaque mois. Le trésorier devra donner des quittances et décharges pour toutes les sommes reçues, et se faire également donner des quittances et décharges pour les sommes déboursées et les conserver.

30. Le trésorier devra faire déposer les sommes d'argent reçues par lui, ou en son nom, pour la compagnie, à la banque ou aux banques que le conseil des directeurs, ou le comité de régie, lui aura désignées. Il aura charge et devra prendre soin des effets à recevoir et des fonds de la compagnie, sauf inspection et examen en tous temps par le conseil, ou par toute personne nommée à cette fin par le conseil, le comité de régie et le président.

31. Tous les chèques sur la banque ou les banques où sont déposés les fonds de la compagnie, seront faits payables à l'ordre de la personne qui y aura droit, et ces

chèques, à l'exception de ceux destinés à payer l'intérêt ou les dividendes sur les obligations ou les actions, seront signés par le trésorier, ou par son aide, et contresignés par le président, ou par l'un des vice-présidents, ou par un membre du comité exécutif, ou par l'administrateur général.

Il ne sera pas fait de paiements sans autorisation préalable.

32. Il ne devra être fait aucun paiement, si ce n'est celui de l'intérêt et du dividende, avant qu'il n'ait été préalablement autorisé par le conseil des directeurs, ou le comité exécutif, sauf sur un ordre par écrit du président ou de l'un des vice-présidents, ou du président du comité de régie.

Billets à ordre et traites.

33. Les obligations négociables ordinaires de la compagnie seront sous forme de traites tirées ou signées par le président et acceptées par le trésorier. Le trésorier devra également accepter les traites tirées par d'autres personnes quand il en aura reçu instruction de la part du conseil ou du comité exécutif, ou encore par un ordre par écrit du président, ou du président du comité exécutif.

Dividendes sur les actions et les obligations.

34. Il devra être fait des dépôts spéciaux, et l'on tiendra des comptes et livres de chèques distincts, pour le paiement des dividendes sur les actions, et des coupons d'intérêt sur les obligations. Tous ces paiements pourront être faits au moyen de chèques tirés par le trésorier sans contre-seing ; et tous coupons qui auront été payés, seront immédiatement oblitérés ou autrement annulés, et il en sera disposé par la suite en la manière prescrite par le conseil.

Une garantie devra être donnée par le trésorier et d'autres employés.

35. Le trésorier devra donner à la compagnie une garantie, pour le montant et de la manière que le prescrivent les directeurs, qu'il s'acquittera fidèlement de ses devoirs ; et tous les officiers et agents de la compagnie qui, en vertu de leurs charges, auront à recevoir ou à débourser de l'argent pour la compagnie, devront également donner une garantie, pour le montant et de la manière que le prescriront les directeurs, qu'ils s'acquitteront fidèlement de leurs devoirs respectivement.

Trésorier local.

36. Nonobstant tout ce qui est contenu dans les règlements actuels, le conseil des directeurs pourra déterminer et fixer tout point ou points le long de la ligne principale, ou d'aucun de ses embranchements, où il pourra être reçu et payé de l'argent au sujet des travaux de construction et de la dépense générale ; et il pourra, au besoin, nommer une personne compétente pour agir en qualité de trésorier à ce point, et lui accorder, ou à tout autre officier de la compagnie, les pouvoirs nécessaires pour signer et endosser les chèques et traites, et pour payer de l'argent à ce point, ainsi que l'obliger à donner une garantie, selon que le conseil pourra le régler, au besoin. Toute personne ou officier qui sera ainsi nommé, ou à qui ce pouvoir aura été donné, sera soumis, quant à ses devoirs et à l'occupation de sa charge, aux règlements de la compagnie.

Devoirs des autres officiers et employés.

37. Tous les autres officiers et employés de la compagnie rempliront les devoirs qui leur auront été imposés, et exerceront les pouvoirs qui leur seront spécialement accordés par le conseil des directeurs ou le comité de régie.

ÉMISSION ET TRANSPORT DES ACTIONS.—FORME DES CERTIFICATS.

Certificats d'actions.

38. Les certificats d'actions du capital-actions seront numérotés par ordre, en commençant par le numéro un. Chaque certificat sera désigné par son numéro d'ordre, et sera inscrit dans un livre appelé le *Registre des actionnaires.*

Ces inscriptions seront renouvelées au besoin à mesure que la propriété des actions changera de mains, ou qu'il sera émis de nouveaux certificats. Elles comprendront les noms des actionnaires, les endroits où ils résident, et le nombre des actions leur appartenant.

Formule du certificat.

39. Chaque actionnaire aura droit à un certificat d'actions pour chacune des actions qui lui appartiendra et qu'il aura entièrement payée. La formule de ces certificats sera comme suit:

STOCK ORDINAIRE, $100,000,000.

Canada.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le présent est pour certifier que possède dans le capital-actions du chemin de fer canadien du Pacifique, actions libérées de cent piastres chacune, qui ne seront transférables dans les livres de la compagnie que par lui-même en personne ou par son procureur, et après la rétrocession du présent certificat.

Ce certificat ne deviendra valide qu'après avoir été contresigné par l'agent de transfert, ainsi que par le régistraire des transferts.

En foi de quoi la compagnie a fait signer ce certificat par ses président et secrétaire, ce jour de 188 .

Secrétaire Président.

Formule de transfert.

(*Au dos de laquelle se trouvera la procuration suivante.*)

Pour valeur reçue a négocié, vendu, cédé et transporté, et par les présentes négocie, vend, cède et transporte à actions dans le capital-actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mentionnés dans le certificat ci-joint, et nomme et constitue par les présentes procureur en loi, irrévocable pour et en nom et lieu, mais pour , vendre, céder et transférer toute ou aucune partie des dites actions, et pour cette fin faire et signer tous les actes de cession et de transport nécessaires, et de se substituer une ou deux personnes ayant les mêmes pleins pouvoirs.

Daté 188 .

Signé et reconnu en présence de }

Certificats mutilés.

40. Si quelqu'un possède des certificats d'actions mutilés, les directeurs pourront, sur la présentation qui leur en sera faite, ordonner qu'ils soient annulés, et ensuite lui faire remettre un duplicata de ces certificats. Si quelque certificat est perdu ou détruit, les directeurs pourront ordonner, lorsque ce fait leur sera prouvé d'une manière satisfaisante, qu'il soit accordé au propriétaire du certificat perdu ou détruit, un duplicata de ce certificat en la forme que la compagnie croira raisonnable pour se protéger. Mais chaque fois qu'un certificat en duplicata aura été émis pour en remplacer un autre supposé perdu ou détruit, ce certificat ou duplicata deviendra nul si le premier est ensuite présenté.

Transport d'actions.

41. Tous les transports d'actions devront être inscrits dans un des livres de transport de la compagnie, et cela sans qu'il faille aucune sanction, ordre ou autorisation, par ou de la part du conseil des directeurs, et sans aucun avis préalable à aucun officier de la compagnie. Si ce transport a lieu au bureau principal de la com-

pagnie, il sera fait d'après les instructions du secrétaire; et si c'est à un autre endroit, d'après les instructions de la personne que le conseil aura nommée pour prendre soin du livre de transfert de la compagnie, à cet endroit.

Livres de transfert.

42. Il sera tenu au bureau principal de la compagnie des registres et livres de transfert pour les actions, le stock et les obligations, et il sera loisible aux directeurs d'ordonner que des livres semblables soient tenus à Londres, en Angleterre, à Paris, en France, et dans la cité de New-York, dans les Etats-Unis d'Amérique, ou à toutes ou aucune de ces places. Des personnes pourront être nommées pour prendre soin de ces livres, respectivement, et accomplir les devoirs à ce sujet que le conseil pourra au besoin leur enjoindre et ordonner.

Livres de transfert de Montréal et New-York.

43. Les livres de transfert des actions et du stock tenus aux bureaux de la compagnie à Montréal et à New-York seront fermés pendant la semaine qui précédera le jour fixé pour toute assemblée annuelle ou spéciale des actionnaires, et pendant une période de pas moins de deux semaines avant le jour fixé pour le paiement d'un dividende, ou de l'intérêt, sur les actions de la compagnie. Ceux des bureaux établis ailleurs seront fermés pendant une période de pas moins de trois semaines avant ce jour; et aucun cessionnaire d'action ou de stock n'aura droit de voter à cette assemblée, ou de recevoir aucun dividende ou intérêt, suivant le cas, à moins que le transfert de ces actions n'ait été fait et dûment enregistré, avant l'époque fixée pour la fermeture du livre de transfert dans lequel ce transfert est enregistré, ainsi que réglé par les présentes.

Sceau de la compagnie.

44. Le sceau de la compagnie sera de forme ronde et contiendra les mots *Canadian Pacific Railway* dans un ruban circulaire, et ceux de *Incorporated*, 1881, au centre.

Assignation dans Manitoba.

45. Le bureau de la compagnie sur la rue Principale, dans la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, est par les présentes nommé et fixé comme l'endroit où pourra se faire l'assignation de cette compagnie à l'égard de toute cause d'action prenant naissance dans cette province.

Assignation dans les Territoires du Nord-Ouest.

46. Le bureau de la compagnie à Régina, dans le territoire d'Assiniboïa, dans les Territoires du Nord-Ouest, est par le présent nommé et fixé comme l'endroit où pourra se faire l'asssignation de cette compagnie à l'égard de toute cause d'action prenant naissance dans ces territoires.

TARIF DES PRIX.

Tarif pour la division Ouest.

56. *Le règlement n° 56 a trait au tarif des prix des marchandises et des voyageurs demandés dans la division Ouest. Ce règlement ayant été soumis à l'approbation du gouvernement, n'a pas été révoqué et conserve son numéro primitif.*

Montréal, 6 juin 1883.

NUMÉRO SIX.

CORRESPONDANCE SUR DIVERS SUJET.

1. NATURE DES PONTS CONSTRUITS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE. 2. AU SUJET DU PONT D'UN FOSSÉ SITUÉ SUR L'EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT, OTTAWA, 25 septembre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande au sujet de la nature des ponts que la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique est à faire construire, je désire dire que les cours d'eaux importants sont traversés par de fortes structures en fer et en acier reposant sur une maçonnerie massive, et les petits ruisseaux de la section Est par des ponceaux en maçonnerie. Sur la section du Centre ce sont de solides constructions assises sur des piles.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 1er novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une lettre du surintendant général de la division Est de ce chemin de fer au sujet de la vitesse des convois allant des Deux-Rivières à Mattawa, et de demander que l'ingénieur du gouvernement reçoive instruction de faire un nouvel examen de la ligne entre ces deux endroits,—laquelle a été améliorée depuis la date de son dernier rapport,—afin de révoquer son premier certificat, qui limite la vitesse des trains à 20 milles à l'heure. L'on verra, je crois, que la voie est aujourd'hui dans un état qui autorise le comité des chemins de fer à suivre cette ligne de conduite, et comme c'est une question d'importance majeure, je vous prie respectueusement de faire faire cette inspection dans le plus bref délai postible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A M. T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 1er novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Nous nous proposons de changer les heures du départ des convois le 12 courant, et pour cela, il est nécessaire que les trains allant de Pembroke à North-Bay circulent avec une vitesse de 30 milles à l'heure. En inspectant la voie il y a quelque temps, M. Ridout a limité la vitesse des trains entre les Deux-Rivières et Mattawa à 20 milles à l'heure, mais depuis lors la voie a subi d'importantes réparations.

J'ai demandé à l'ingénieur de la compagnie d'aller visiter la voie avec M. Ridout, et de lui faire donner un nouveau certificat; mais comme vous le verrez par la lettre que M. McPherson a reçue en réponse, cette demande doit être faite d'une manière officielle.

Veuillez, s'il vous plaît, vous occuper immédiatement de cette question, pour qu'il n'y ait pas de retards dans la confection de notre tableau de service.

Bien à vous,

ARCHER BAKER, surintendant général.

A M. C. DRINKWATER, secrétaire-trésorier.

Re Ponts sur tous les fossés d'égouttement de l'embranchement de Pembina.

OTTAWA, 6 août 1883.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre la copie d'une correspondance échangée par ce département et le greffier de la municipalité de Saint-André, Mani-

toba, au sujet de la construction d'un pont sur un certain fossé d'égouttement coulant à partir du chemin de fer d'embranchement de Pembina, et traversant la voie publique presque vis-à-vis le fort de pierre de la compagnie de la Baie-d'Hudson. C'est une question du ressort de votre compagnie.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. CHARLES DRINKWATER,
Secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 27 mai 1880.

MONSIEUR,—Au cours de la dernière année, on a creusé, vis-à-vis le fort de pierre un fossé d'égouttement aboutissant à la rivière Rouge. Ce fossé traverse la voie publique et n'a pas de pont.

Le préfet me charge de vous demander de vouloir bien m'informer, aussitôt que vous le pourrez convenablement, qui est responsable de cette omission, et si les autorités du chemin de fer ont l'intention de faire construire immédiatement un pont sur ce fossé.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. McDOUGALL, greffier.

A M. J. M. ROWAN,
Ingénieur de district, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 17 juin 1880.

MONSIEUR,—Le conseil me charge de vous demander de vouloir bien répondre immédiatement à ma lettre du 27 du mois dernier, car il s'agit d'une question qui doit être réglée sans retard.

Je vous transmets ci-joint une copie de cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. McDOUGALL, greffier.

A M. J. H. ROWAN,
Ingénieur de district, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DISTRICT DU MANITOBA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR, WINNIPEG, 21 juin 1880.

CHER MONSIEUR,—Je dois vous faire mes excuses de n'avoir pas répondu plus tôt à vos lettres du 27 mai et du 17 juin, au sujet du pont; mais j'étais absent de la ville.

L'entrepreneur aurait dû le construire.

J'ai donné ordre de construire un pont, etc.

Bien à vous,

JAMES H. ROWAN.

A M. J. McDOUGALL, greffier, Saint-André, Manitoba.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 16 août 1880.

MONSIEUR,—Je suis de nouveau chargé par le préfet et le conseil de vous informer que, malgré la promesse contenue dans votre lettre du 21 juin, au sujet de la demande faite par mes lettres du 27 mai et du 17 juin, on n'a pas encore commencé à construire le pont. Je dois vous demander une explication au sujet de cette négligence apparente, et vous presser de vous occuper de cette affaire sans retard. Il est déjà arrivé un accident par suite du fait qu'il n'y a pas de pont convenable pour traverser le drain, et il se peut que la continuation du présent état de choses amène un procès.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. McDOUGALL, greffier.

A M. J. H. ROWAN,
Ingénieur de district, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ,
BUREAU DU GREFFIER, FORT-GARRY (en bas), MANITOBA, 7 mars 1881.

MONSIEUR,—Je reçois instruction du préfet et du conseil d'attirer votre attention sur les faits suivants : Le 26 mai dernier j'ai été prié d'écrire à M. Rowan, ingénieur de district, au sujet d'un drain (fossé d'écoulement le long de la voie sur l'embranchement Pembina) traversant le grand chemin (presque vis-à-vis le fort de pierre de la compagnie de la Baie-d'Hudson), sur lequel il n'a pas été jeté de pont, au grand danger et inconvénient du public voyageur.

Je vous transmets sous ce pli la réponse de M. Rowan. Plusieurs lettres ont depuis été envoyées à ce dernier, qui n'a pas répondu.

Voulez-vous avoir la bonté de faire informer le conseil, dès que vous le pourrez commodément, de ce que le département a l'intention de faire à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,
J. McDOUGALL, greffier.

A l honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 avril 1881.

MONSIEUR,—Je dois accuser réception de votre lettre du 7 du mois dernier, transmettant une lettre de M. Rowan, ingénieur de district, au sujet du fossé dégouttement qui traverse le chemin public à Saint-André, sur l'embranchement de Pembina, sur lequel il n'a pas été jeté de pont.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur, F. BRAUN, secrétaire.

A M. J. McDOUGALL, Fort-Garry (en bas).

OTTAWA, 14 mai 1881.

CHER MONSIEUR,—En ce qui concerne le pont de la voie publique, dans la paroisse de Saint-Paul, qui a été enlevé par l'eau d'un fossé d'égouttement du chemin d'embranchement de Pembina, et au sujet duquel M. Skead a fait rapport le 25 mars dernier, l'honorable ministre intérimaire vous autorise de le remplacer par un autre d'un coût n'excédant pas $300.

Vous voudrez bien vous rappeler les instructions verbales que je vous ai données à ce sujet avant mon départ de Winnipeg.

Bien à vous. C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A M. M. J. HANEY, Lac Déception, *via* Winnipeg, Manitoba.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ, BUREAU DU GREFFIER, 1er juin 1881.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 12 avril dernier, je suis de nouveau chargé par le conseil de vous faire voir la nécessité de construire un pont pour relier la voie publique, ainsi que mentionné dans ma lettre du 7 mars dernier. La circulation est interrompue, et l'on éprouve de grands inconvénients par suite du retard que votre département apporte au règlement de cette question. Vous obligeriez beaucoup le conseil en lui laissant savoir de suite ce que vous avez l'intention de faire.

J'ai l'honneur d'être, etc., J. MACDOUGALL, greffier.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 avril 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que, relativement à la reconstruction du pont d'un fossé d'égouttement sur le chemin de fer d'embranchement de Pembina, dans la paroisse de Saint-André, que l'eau avait enlevé, et au sujet duquel ce département vous écrivait le 12 octobre dernier, il a été reçu une lettre du surintendant de division du chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg, énonçant que ce pont a été reconstruit au mois de juin 1881.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. J. MACDOUGALL, greffier, Saint-André, Manitoba.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ,
BUREAU DU GREFFIER, FORT-GARRY, EN BAS, 11 mai 1882.

MONSIEUR,—Je vois par votre lettre du 11 du mois dernier, à l'égard du pont d'un fossé d'égouttement sur l'embranchement de Pembina, du chemin de fer canadien du Pacifique, que vous ne m'avez pas compris. Je ne demande pas de reconstruire le pont, mais de le construire, car il ne l'a jamais été encore.

Le pont dont il s'agit dans ma correspondance avec le département doit être jeté sur le fossé d'égouttement de l'embranchement de Pembina aboutissant à la rivière Rouge, vis-à-vis le poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, à Fort-Garry, en bas.

Le surintendant de Winnipeg doit parler d'un pont situé à un autre endroit. Celui dont il est question dans mes lettres doit être jeté à l'endroit où le drain traverse le grand chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, etc.,
J. MACDOUGALL, greffier.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DU GOUVERNEMENT, WINNIPEG, 23 juin 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport à l'égard de votre lettre du 28 du mois dernier.

J'ai soigneusement examiné le fossé d'égouttement de l'embranchement de Pembina jusque vis-à-vis le fort de pierre, et n'ai pas vu de pont depuis le chemin de fer jusqu'à la rivière Rouge. A cet endroit le drain traverse, vis-à-vis le fort de pierre, le grand chemin entre Saint-Boniface et Selkirk, et il faudra un pont d'au moins 60 pieds

Je n'ai rien découvert qui indique que M. Haney ait jamais construit un pont dans ce voisinage.

Bien à vous,
JAMES A. DICKEY.

A M. C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-ANDRÉ,
BUREAU DU GREFFIER, FORT-GARRY, EN BAS, 13 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer à ma lettre du 7 mars 1881 et à votre réponse du 12 avril de la même année, au sujet du pont qui doit être jeté sur le fossé d'égouttement de la voie, sur l'embranchement de Pembina, chemin de fer canadien du Pacifique, lequel traverse le grand chemin dans Saint-André.

Le conseil me charge de presser de nouveau votre département de régler cette question sans délai, le pont temporaire ne pouvant servir plus longtemps.

Le conseil s'est adressé à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais l'avocat de cette compagnie est d'opinion que le gouvernement est seul responsable.

Votre obéissant serviteur,
J. MACDOUGALL, greffier.

Au secrétaire des chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, MAN., 5 septembre 1882.

CHER MONSIEUR,—Le pont de grand chemin sur la coulée dans la paroisse de Saint-André, dont vous parlez dans votre lettre du 1er septembre, a été construit en juin 1881.

Bien à vous,
M. J. HANEY.

A M. C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 12 octobre 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre intérimaire de vous informer que le gouvernement ne peut donner suite à la demande faite par vos lettres du 7 mars 1881 et du 13 juillet 1882, au nom de la municipalité de Saint-André, au sujet du pont du fossé d'égouttement de chemin d'embranchement de Pembina, du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. J. MACDOUGALL, greffier, Saint-André.

MONTRÉAL, 23 octobre 1883.

MONSIEUR,—Au cours du mois d'avril dernier, vous avez transmis au secrétaire de notre compagnie une correspondance entre votre département et le greffier de la municipalité de Saint-André, au sujet de la construction d'un pont sur un certain drain sur le chemin d'embranchement de Pembina.

J'ai fait prendre des renseignements à ce sujet et je vous transmets sous ce pli la copie d'un rapport de notre avocat, alléguant que la compagnie n'a pas à s'occuper de cette question.

Je vous renvoie tous les documents sur le sujet, et

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
W. C. VAN HORNE, administrateur général.

A M. A. P. BRADLEY, chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, 18 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 16 courant au sujet du pont d'un fossé d'égouttement situé à Saint-André. On a fait erreur, il me semble, en disant que cette question m'avait déjà été soumise. Je ne crois pas avoir eu à m'occuper d'autre chose que des passages à niveau, sur l'embranchement de Pembina. Dans le cas actuel le gouvernement a construit un fossé d'écoulement, depuis l'embranchement de Pembina jusqu'à la rivière Rouge, qui traverse la municipalité de Kildonan et coupe le grand chemin entre Selkirk et Saint-Boniface, et n'a pas jeté le pont sur le drain afin de relier la voie publique. M. Bradley, le secrétaire du département des chemins de fer et canaux, m'a soumis cette question dans les termes suivants: *C'est une affaire du ressort de votre compagnie.*

Je dois avouer qu'il ne me paraît pas du tout à propos que la compagnie se charge de construire ce pont, car si elle le faisait, advenant le cas où il serait détruit, on pourrait lui demander de le reconstruire. Les municipalités doivent voir à l'entretien des chemins publics, et je suis certain qu'il est impossible d'obliger la compagnie à construire le pont en question. Je ne puis dire jusqu'à quel point le gouvernement est responsable à ce sujet, ne connaissant pas tous les faits; et je ne connais pas non plus l'étendue des arrangements faits par le gouvernement et la compagnie touchant l'acceptation par cette dernière d'aucune des responsabilités du gouvernement relativement à l'embranchement de Pembina. L'embranchement de Pembina ne doit être remis à la compagnie qu'après l'achèvement des sections de l'Est et du Centre, et j'apprends que le gouvernement a terminé le pont à Domion-City après que la compagnie eut commencé l'exploitation de cet embranchement. Pourquoi, s'il y est tenu, le gouvernement ne jetterait-il pas un pont sur ce fossé d'égouttement?

Je vous renvoie à la lettre de M. Rowan, en date du 21 juin 1880, laquelle expose que ce dernier a donné des ordres pour la construction du pont, ainsi qu'à une lettre de M. Bradley, datée du 12 octobre 1882, où il est dit qu'on ne peut donner suite à la demande de la municipalité de Saint-André. Il semblerait donc y avoir des doutes au sujet de la responsabilité du gouvernement envers la municipalité. J'attire aussi votre attention sur les documents relatifs à un pont dans la paroisse de Saint-Paul. (*Voir* la lettre de M. Schreiber, en date du mois de mai 1881.)

Bien à vous, J. A. M. AIKENS.

A M. J. M. EGAN, surintendant général à Winnipeg.

NUMÉRO SEPT.

(1) CORRESPONDANCE RELATIVE AU TRANSFERT ET À L'EXPLOITATION DE LA SECTION DE LA BAIE-DU-TONNERRE, DE PORT-ARTHUR AU PORTAGE-DU-RAT, A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 17 mai 1883.

MONSIEUR,—Relativement aux négociations qui ont eu lieu dernièrement au sujet de la prise de possession par cette compagnie de l'embranchement de la Baie-du-Tonnerre, du Portage-du-Rat à Prince-Arthur's-Landing, je suis chargé par les directeurs de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de vous dire que tout en étant prêts à recevoir cette partie du chemin de fer ainsi qu'à l'équiper et à l'exploiter, ils n'ont pas encore eu le temps d'examiner jusqu'à quel point elle était achevée, ou si son état se trouvait conforme aux conditions prescrites par le contrat entre le gouvernement et la compagnie. Aussi, pour prévenir tout malentendu à ce sujet par la suite, je dois déclarer, au nom de la compagnie, qu'en prenant possession de cette section, cette dernière se réserve expressément le droit de la faire compléter à tous égards en conformité du contrat, et comme si elle ne l'exploitait pas déjà.

Je suis de plus chargé de déclarer que la compagnie a raison de croire que toutes les objections contenues dans sa lettre au département des chemins de fer et canaux, en date du 2 février 1882, au sujet de la ligne entre Telford et le Portage-du-Rat, s'appliquent également à cette section. Outre ce qui a été suggéré dans cette lettre, et sans renoncer à aucun des droits de la compagnie à l'égard de ce qui n'y est pas énoncé, je mentionnerai diverses constructions sur chevalets, traversant des étendues d'eau, qui, dans l'opinion de la compagnie, auraient besoin d'être remplies, en tout ou en partie. J'ajouterai qu'on devra renouveler la charpente de différents ponts qui s'est détériorée depuis qu'on l'a construite.

Sans entrer dans d'autres détails qui font croire à la compagnie que les travaux ne sont pas finis, je me contenterai de répéter, qu'en prenant possession de cette partie du chemin de fer, cette dernière se réserve non seulement les droits à l'égard des matières mentionnés dans la présente et dans ses lettres précédentes, mais encore de toutes autres matières se rattachant à cette section qu'elle aurait pu, en vertu de son contrat, faire régler, si elle eût attendu l'entier achèvement des travaux pour en prendre possession.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 3 juillet 1883.

MONSIEUR,—En présence de la grande importance qu'il y avait pour le pays de livrer à la circulation à une date prochaine, la ligne de Fort-William à Winnipeg, la compagnie a fait, au commencement de mai, un arrangement avec l'honorable ministre des chemins de fer, en vertu duquel elle devait prendre possession de la section encore inachevée, entre le Portage-du-Rat et Fort-William, avec l'entente qu'elle ferait terminer les travaux, et que le gouvernement les paierait.

Comme il fallait agir immédiatement on ne s'entendit point sur les détails, sauf que la compagnie devait faire terminer les travaux mentionnés dans le contrat de MM. Manning, McDonald, McLaren et compagnie, aux prix d'entreprise, moins les 15 pour 100 qui avaient été accordés aux entrepreneurs pour travaux préliminaires. Ces travaux étaient tous compris dans le contrat désigné sous le chiffre 42.

Les autres sections désignées comme contrats 41, 25 et 13, étaient également inachevées.. Il restait encore à faire un montant considérable de ballastage et de remplage sur chacune d'elles. Dans les deux dernières, où les lisses ont été posées il

y a six ou huit ans, il faudra renouveler prochainement toutes les structures en bois et une grande partie des traverses.

Les voies d'évitement, à plusieurs stations entre le Portage-du-Rat et Fort-William, étaient incomplètes; à certains endroits il n'y en avait pas du tout. Aux deux points de rencontre de la ligne, il fallait construire une voie de service de 9,600, pieds et une autre conduisant à la remise aux locomotives.

Le service d'eau qui convenait aux fins de construction n'est pas suffisant pour l'exploitation régulière de la ligne, et il faudra 20 réservoirs à l'épreuve de la gelée.

Il n'avait pas été construit de gares, sauf une au Portage-du-Rat. Le gouvernement en avait donné 6 à l'entreprise, mais il en fallait encore 25. Pendant la construction de la ligne on a érigé un certain nombre de maisons, faites de troncs d'arbres, pour l'usage des ingénieurs, mais la compagnie ne les croit pas propres à servir de gares, mais bien de baraques. Si on s'en sert comme gares, il faudra 27 autres baraques. Il faut aussi deux remises à locomotives et deux plaques tournantes.

A part les travaux ordinaires de construction, il faudra un montant considérable de travail pour remplacer les traverses et enlever les lisses recourbées de la ligne principale et les reposer sur les voies d'évitement, et pour d'autres travaux de même nature.

Lorsque cette compagnie a pris possession, en 1881, de la ligne entre Selkirk et le lac Labrosse, il restait encore à faire une grande partie du ballastage, et il fut convenu que la compagnie le ferait terminer pour le gouvernement à un prix déterminé. Le gouvernement n'a encore rien payé sur ce compte.

La section entre le lac Travers et le Portage-du-Rat a été remise à la compagnie en 1882, et il n'y avait alors aucunes gares ou baraques, sauf un certain nombre de chantiers à l'usage des ingénieurs, qui peuvent être utilisés pour cette dernière fin. On a besoin sur cette section de cinq gares.

Il est donc évident qu'il s'élèvera plusieurs questions difficiles et embarrassantes au sujet de l'achèvement définitif de ce chemin de fer, et pour les éviter ainsi que pour assurer l'achèvement de la ligne et des bâtiments, conformément aux types adoptés par la compagnie, lesquels diffèrent, dans la plupart des cas, de ceux du gouvernement, la compagnie désire proposer de décharger le gouvernement de toute la construction, moyennant le paiement d'une somme ronde.

En conséquence j'ai l'honneur de vous soumettre la proposition suivante: La compagnie se chargera, moyennant la somme de $940,000, de terminer sur un pied de première classe toute la ligne à partir de Selkirk jusqu'à Fort-William; de construire toutes les voies d'évitement, gares, baraques, remises à locomotives et toutes les autres structures ordinaires et indispensables, ainsi que de renouveler les traverses et les ponts, et exécuter tous les autres travaux nécessaires, pourvu que le gouvernement achève les six gares actuellement à l'entreprise, fournisse les rails et attaches dont on a besoin (et que l'on a déjà en mains) pour l'achèvement des voies d'évitement d'une longueur de 1,600 pieds aux stations, et de 9,600 aux deux points de rencontre de la ligne, ainsi que des voies de 700 pieds pour conduire à la remise à locomotives dans chacun de ces endroits, et pourvu de plus que la compagnie puisse se servir du type qui lui est propre dans les endroits ou il en a été adopté un, et disposera toutes les stations, les bâtiments, etc., suivant qu'elle le jugera préférable pour l'exploitation convenable du chemin de fer.

La compagnie prendra aussi toutes les traverses, ou bois, ainsi que tous les autres matériaux disponibles dont elle pourra avoir besoin pour compléter la ligne, et les paiera au gouvernement le prix qu'ils auront coûté. Elle prendra de même et paiera au prix raisonnable du marché les rails et attaches restant après l'achèvement des voies d'évitement, ainsi que mentionné ci-dessus.

A ce propos j'attirerai votre attention sur le fait que, bien que la ligne entre la Baie-du-Tonnerre et Winnipeg doit pendant plusieurs années n'avoir qu'un trafic local peu considérable, elle devra cependant servir à faire la concurrence aux autres lignes pour le trafic d'entier parcours, et par conséquent les convois devront circuler avec une vitesse raisonnable. Le chemin de même que les facilités offertes au commerce, devront nécessairement être bien supérieurs à ce qu'il faudrait pour une ligne pure-

ment locale, et quoique la somme mentionnée plus haut soit, à ce que l'on pense, bien inférieure à celle que le gouvernement devrait débourser pour achever la ligne, en conformité de la lettre du contrat avec la compagnie, cette dernière devra dépenser un montant additionnel très considérable pour renforcer les points dangereux, offrir plus de facilités, et généralement rendre la ligne propre au trafic qu'elle devra faire.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE.

P. S.—La lettre qui précède m'ayant été renvoyée afin que je puisse en expliquer certains passages, je dois dire que la somme de $940,000 y mentionnée ne comprend pas les 15 pour 100 déduits des travaux de terrassement du contrat 42. Si cet item doit en faire partie, l'on devrait ajouter le montant représentant ces 15 pour 100 à la somme mentionnée ci-dessous, ce qui la porterait à $981,200. Je dois aussi ajouter que la compagnie consentira à déduire $13,643, représentant la valeur des travaux temporaires sur chevalets sur le contrat 42, où il n'a pas été fait de remplage.

W. C. VAN HORNE, administrateur général.

A l'hon. J. H. Pope, ministre intérimaire des chemins fer et canaux.

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 4 juillet 1883.

Monsieur,—La lettre de M. Van Horne, en date du 3 courant, proposant au nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de compléter les travaux des contrats A et B, le ballastage du contrat 14 ; de renouveler les ponts, les traverses, etc., sur la section du chemin entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais ; de construire les gares, remises à locomotives, baraques des cantonniers et établir le service d'eau, en un mot, de faire tout ce qui est nécessaire pour parachever le chemin et le rendre propre au service, moyennant le paiement d'une somme de ($940,000) neuf cent quarante mille piastres, m'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de faire rapport qu'en ajoutant à cette somme de $940,000 les 15 pour 100 mentionnés par M. Van Horne pour le terrassement, représentant un montant de $41,200, l'estimation du prix des travaux faite par ce dernier se trouvera portée au chiffre de $981,200.

J'ai examiné ces travaux avec soin, et mon estimation s'est élevée à $979,000, ou pratiquement au même chiffre que la sienne. Je recommande en conséquence qu'on accepte l'estimation de $981,200, qui, dans mon opinion, est juste et raisonnable.

Sur ce montant, si je le comprends bien, on devra déduire certains items mentionnés dans l'arrêté du conseil à ce sujet, du 30 avril 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A M. A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

(*Mémoire.*) Ottawa, 5 juillet 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'à la date du 3 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition à l'effet de terminer les derniers travaux qui restaient à faire sur la ligne entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing sur la partie du chemin entre Selkirk et Telford qui lui a été transportée par l'arrêté du conseil du 9 avril 1881, ainsi que sur celle entre Telford et le Portage-du-Rat, qui lui a été également transportée par l'arrêté du conseil du 12 janvier 1882.

Qu'un arrêté du conseil en date du 30 avril dernier a sanctionné un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B pourraient remettre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les travaux qui lui restaient à exécuter, ainsi que l'exploitation du chemin de fer à l'est de Prince-Arthur's-Landing, alors sous leur contrôle, afin d'éviter ainsi les difficultés et les dangers qu'entraînerait la circulation des convois de construction et des voyageurs sous un double contrôle. En conséquence, depuis le 10 mai dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dirige ce trafic.

Que la compagnie propose maintenant de parachever la ligne en construisant les batiments nécessaires aux stations et en établissant le service d'eau, ce que le gouvernement est obligé de faire en vertu du septième article du contrat fait avec la compagnie ; de plus, de remplacer les ponts et les traverses sur la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière aux Anglais, de faire le ballastage et construire des remises à locomotives, etc., suivant qu'il pourra être nécessaire pour achever la voie et la rendre propre au service. Elle se charge de faire ces travaux moyennant le paiement d'une somme de neuf cent vingt-six mille piastres ($926,000), et l'ingénieur en chef a fait rapport, le 5 courant, que ce montant lui paraissait juste et raisonnable et se rapprochait beaucoup de celui de sa propre estimation de la valeur des travaux restant à faire.

Qu'en vertu du contrat, la section B doit être terminée le premier du présent mois, et comme c'est le plus long terme accordé pour l'achèvement des travaux de la ligne entre le Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'ensuit que la compagnie a maintenant le droit de réclamer du gouvernement toute cette partie du chemin. A ce point de vue et en tenant compte de l'impossibilité d'exploiter la ligne et d'exécuter en même temps les travaux de construction, s'il n'y a unité de direction, l'ingénieur en chef conseille d'accepter l'offre faite par la compagnie.

Le soussigné, considérant les faits et les circonstances ainsi que les retards dommageables et les difficultés qu'entraînerait l'adoption de toute autre ligne de conduite, recommande que, dans l'intérêt public pouvoir soit donné d'accepter l'offre actuellement faite par la compagnie à condition que les travaux soient accomplis à tous égards de manière à satisfaire entièrement l'ingénieur en chef, et qu'ils soient payés suivant la proportion que ce dernier fixera de temps à autre par un certificat à cet effet.

Le tout respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 9 juillet* 1883.

Vu le mémoire, en date du 5 juillet 1883, de l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, représentant qu'à la date du 3 juillet courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition à l'effet de terminer les divers travaux qui restaient à faire sur la ligne entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing, sur la partie du chemin entre Selkirk et Telford qui lui a été transportée par l'arrêté du conseil du 9 avril 1881, ainsi que sur celle entre Telford et le Portage-du-Rat, qui lui a été également transportée par l'arrêté du conseil du 12 janvier 1882.

Le ministre représente de plus qu'un arrêté du conseil en date du 30 avril dernier, a sanctionné un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B, entre Kéwatin (située à une petite distance à l'ouest du Portage-du-Rat) et la rivière de l'Aigle, pouvaient remettre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les travaux restant encore à faire ainsi que l'exploitation du chemin de fer à l'est de Prince-Arthur's-Landing, alors sous leur contrôle, afin d'éviter ainsi les difficultés et les dangers qu'entraînerait la circulation des convois de construction et des voyageurs sous un double contrôle. En conséquence la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dirige ce trafic depuis le 10 mai dernier.

Le ministre expose aussi que la compagnie propose maintenant de parachever la ligne en construisant les bâtiments nécessaires aux stations et en établissant un service d'eau, ce que le gouvernement est obligé de faire en vertu du septième article du contrat passé avec la compagnie ; de plus, de remplacer les ponts et les traverses sur la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais, de faire le ballastage et construire des remises à locomotives, etc., suivant qu'il pourra être nécessaire pour achever la voie et la rendre propre au service. Elle se charge de faire ces travaux moyennant le paiement d'une somme de neuf cent vingt-six mille piastres ($926,000), et l'ingénieur en chef a fait rapport, le 4 courant, que ce montant lui paraissait juste et raisonnable et se rapprochait beaucoup de celui de sa propre estimation de la valeur des travaux restant à faire ; qu'en vertu du contrat la section B,

entre la rivière de l'Angle et Kéwatin, devrait être terminée le premier du présent mois, et comme c'est le plus long terme accordé pour l'achèvement des travaux de construction de la ligne, entre le Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'ensuit que la compagnie a maintenant le droit de réclamer du gouvernement toute cette partie du chemin. A ce point de vue et en tenant compte de l'impossibilité d'exploiter la ligne et d'exécuter en même temps les travaux de construction s'il n'y a unité de direction, l'ingénieur en chef conseille d'accepter l'offre faite par la compagnie.

Le ministre, considérant les faits et les circonstances ainsi que les retards dommageables et les difficultés qu'entraînerait l'adoption de toute autre ligne de conduite, recommande que dans l'intérêt public pouvoir soit donné d'accepter l'offre actuellement faite par la compagnie à condition que les travaux soient accomplis à tous égards de manière à satisfaire entièrement l'ingénieur en chef, et qu'ils soient payés suivant la proportion que ce dernier fixera de temps à autre par un certificat à cet effet.

Le comité adhère au rapport et aux recommandations ci-dessus du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Estimation n° 1.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 7 juillet 1883.

Nature des travaux, travaux d'achèvement, nivellement, ballastage, stations, service d'eau, renouvellements, etc.—Endroit où ces travaux ont été faits, de Prince-Arthur's-Landing à Selkirk.—Nom des entrepreneurs. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.—Date du contrat, juillet.

Devis estimatif des travaux faits et des matériaux livrés depuis le commencement des opérations, en vertu de cette entreprise, jusqu'au 7 juillet 1883.

Les travaux compris dans cette estimation ont été exécutés avec l'autorisation du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat sous le numéro et la date ci-dessus mentionnés, ainsi qu'en vertu d'un arrêté du conseil.

Valeur totale des travaux accomplis et des matérieux livrés, le 7 juillet 1883	$150,000
Total	$150,000

Le montant total qu'on est autorisé à payer pour l'achèvement des travaux entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk s'élève à $926,000 ; cette somme doit être payée au fur et à mesure que les travaux progresseront suivant que fixé par le certificat de l'ingénieur en chef.

Le montant actuellement dû pour les travaux accomplis et les matériaux livrés, y compris les traverses, le bois, etc.

Ce qui précède est une estimation exacte. Montant total maintenant certifié sur ce contrat, $150,000. Tous les paiements antérieurs devront être déduits.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,
MONTRÉAL, 11 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai fait examiner avec soin le matériel roulant appartenant au gouvernement sur la ligne entre Fort-William et le Portage-du-Rat. Vous désirez, si je comprends bien, que la compagnie l'achète ce qu'il vaut.

Ce matériel, dont une partie existe depuis très longtemps, a fait un dur service pendant la construction de la ligne. Il se compose de huit différentes sortes de locomotives ainsi que de plusieurs espèces de wagons-plateformes. Cet équipement est sous tous les rapports d'un type différent de ceux que la compagnie a adoptés ; pour

cette raison et puisqu'il est de nature variée, il a beaucoup moins de valeur pour la compagnie.

Les wagons-plateformes ont une capacité de dix à douze tonnes, et quatre des locomotives sont hors de service. Les locomotives construites d'après les types adoptés par la compagnie peuvent être obtenues aujourd'hui pour $8,000 chacune, et les wagons plats de vingt tonnes pour $425 ; en conséquence l'offre suivante que je vous fais au nom de la compagnie me paraît être très libérale :

Pour tous les wagons à fret		$ 217	chaque.
"	2 wagons à voyageurs	2,000	"
"	1 wagon à bagage	1,000	"
"	6 locomotives	5,600	"
"	1 locomotive	5,400	"
"	2 locomotives	5,200	"
"	2 locomotives	4,900	"
"	1 locomotive	4,600	"
"	3 locomotives	4,100	"
"	4 locomotives	1,700	"

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, administrateur général.

A l'honorable J. H. Pope, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 19 juillet 1883.

Monsieur,—J'ai reçu instruction de vous envoyer la copie ci-incluse d'un arrêté du conseil daté le 9 de ce mois acceptant l'offre contenue dans votre recommandation de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de terminer le chemin depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Selkirk, pour $926,000.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. Schreiber, ingénieur en chef, C. C. P.

Ottawa, 9 août 1883.

Monsieur,—Je vous transmets sous ce pli, pour votre information, l'arrêté du conseil passé le 9 du mois dernier et en vertu duquel est acceptée l'offre faite à la date du 3 du même mois, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de terminer les différents travaux restant à exécuter sur la ligne entre Selkirk-Range et Prince-Arthur's-Landing.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. Drinkwater, secrétaire, C. C. P.

Embranchement de la baie du Tonnerre.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau du directeur général, Montréal, 18 septembre 1883.

Monsieur,—Votre lettre du 7 de ce mois, adressée au secrétaire et relative au commissaire de police du district compris entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, m'a été déférée. Puis-je vous demander d'avoir la bonté de me dire le nom de la personne qui remplit présentement ce poste ?

Bien à vous, W. C. VAN HORNE, gér. gén.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.
Montréal, 27 septembre 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de demander un nouveau paiement pour des travaux exécutés sur la partie du chemin de fer comprise entre le Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre, ainsi que convenu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. Bradley, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, je dois vous dire qu'il a été émis un certificat pour le paiement d'une autre somme de $136,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour des travaux exécutés sur la partie de la ligne comprise entre le Portage du-Rat et la baie du Tonnerre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.F.

OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—Relativement à votre certificat en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour $136,000, je vous demanderai de vouloir bien me faire tenir une copie de la convention faite entre votre département et la dite compagnie pour terminer les travaux, etc., etc., entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière Rouge.

L'arrêté du conseil dont vous parlez n'est pas parvenu à ce bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, auditeur général,

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 1er octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier m'informant qu'un certificat a été émis pour le paiement à cette compagnie d'une autre somme de $136,000 pour des travaux exécutés sur la partie de la ligne comprise entre le Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

OTTAWA, 2 octobre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 28 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, copie de la communication datée le 3 juillet 1883, du directeur général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et contenant certaines propositions au sujet de l'achèvement de ce chemin entre Fort-William et le Portage-du-Rat. J'apprends que vous êtes déjà en possession d'une copie de l'arrêté du conseil relatif à cette question.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

J. L. McDOUGALL, auditeur général.

OTTAWA, 4 octobre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 18 du mois dernier, j'ai reçu instruction de vous informer que le commissaire de police actuel du district compris entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, est M. John McDonald, dont les appointements sont de $100 par mois. Voici les noms, appointements et stations des constables employés à ce service :

1.	Grant Murdoch, division de Prince-Arthur's-Landing et Népigon.	$50 00
2.	R. P. Donkin, Kéwatin	50 00
3.	Patrick O'Keefe, "	50 00
4.	Donald McLennan, division de Prince-Arthur et Népigon	50 00

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

W. C. VAN HORNE, directeur général, C.C.P.

OTTAWA, 4 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai examiné la demande de $136,000 faite en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour travaux exécutés entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk.

J'aimerais avoir un état qui indiquerait que les travaux restant à faire sur la ligne coûteraient au moins $926,000. Il est important, je crois, d'avoir ce renseignement, car l'entreprise a été donnée sans soumissions préalables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, auditeur général.

T. TRUDEAU, député du ministre des chemins de fer et canaux

Détail estimatif n° 2.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 27 septembre 1883.

Devis des ouvrages, travaux d'achèvement, de régalage, des stations, de ballastage, de renouvellements, etc. Localité des travaux, de Prince-Arthur's-Landing à Selkirk. Nom des entrepreneurs, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Date de l'arrêté du conseil, juillet 1883.

Evaluation mensuelle des travaux exécutés et des matériaux livrés, depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat jusqu'au 27 septembre 1883.

Les travaux dont voici le détail estimatif sont exécutés sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat numéroté et daté comme susdit, ainsi qu'en vertu d'un arrêté du conseil.

Valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés jusqu'au 27 septembre 1883	$286,000
Total	$286,000

Le crédit total voté pour terminer les travaux, renouvellements, etc., entre Prince-Arthur's-Landing et Selkirk, est de $926,000, à être payé de temps à autre, selon que fixé par le certificat de l'ingénieur en chef.

La somme maintenant payable est pour travaux exécutés et matériaux livrés, y compris remise à locomotive, ballastage, terrassement, service de l'eau, traverses, bois de construction, etc.

Ce qui précède est une évaluation exacte faite par moi.

Somme totale maintenant certifiée sur ce contrat, $286,000. A déduire, tous les paiements antérieurs.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

MONTRÉAL, 18 octobre 1883.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 6 de ce mois adressée à M. Van Horne, au sujet de constables sur la section de la baie du Tonnerre, j'ai l'honneur de vous informer que des mesures ont été prises pour établir à l'est de Portage-du-Rat tous les constables qu'il faudra, et que la compagnie n'a pas besoin des officiers à l'emploi du gouvernement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire.

(*Mémoire.*) OTTAWA, 2 novembre 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter que, en vertu de différents arrêtés du conseil, certaines sections des actes concernant le maintien de la paix ont été mises à effet sur le chemin de fer du Pacifique, entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing (maintenant Port-Arthur), et des commissaires ont été nommés pour veiller à leur exécution.

Que, par suite de l'achèvement des travaux le besoin de la mise de ces actes à effet n'existant plus, les districts compris entre Selkirk et Portage-du-Rat et dans les limites de la ville même de Portage-du-Rat, ont été déclarés, par arrêtés du conseil, n'être plus sujets aux actes en question, laissant la ligne entre Portage-du-Rat et Port-Arthur encore sujette aux dits actes.

Qu'à la date du 6 du mois dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a donné avis au département qu'elle n'a plus besoin des services du commissaire.

En conséquence, le soussigné recommande que l'acte du parlement du Canada 32-33 Vict., chap. 24, intitulé : " Acte concernant le maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics," et l'acte 32 Vict., chap. 28, intitulé : " Acte pour amender l'acte plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics," soient, conformément aux dispositions des dits actes, déclarés par proclamation n'être plus longtemps en vigueur sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, non plus qu'à au moins dix milles de chaque côté du chemin entre Portage-du Rat et Port-Arthur ; de plus, que les services de M. John McDonald n'étant plus requis, soient discontinués.

Respectueusement soumis.

J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 5 *novembre* 1883.

Vu un mémoire, daté le 2 novembre 1883, de l'honorable ministre intérimaire des chemins de fer et canaux exposant que, en vertu de différents arrêtés du conseil, certaines sections des actes concernant le maintien de la paix, ont été mises à effet sur le chemin de fer canadien du Pacifique, entre Selkirk et Prince Arthur's-Landing (maintenant Port-Arthur), et des commissaires ont été nommés pour veiller à leur exécution.

Le ministre représente que, par suite de l'achèvement des travaux le besoin de la mise de ces actes à effet n'existant plus, les districts compris entre Selkirk et Portage-du-Rat et dans les limites de la ville même du Portage-du-Rat, ont été déclarés, par arrêtés du conseil, n'être plus sujets aux actes en question, laissant la ligne entre Portage-du-Rat et Port-Arthur encore sujette aux dits actes.

Qu'à la date du 6 du mois dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a donné avis au département qu'elle n'a plus besoin des services du commissaire.

En conséquence, le ministre recommande que l'acte du parlement du Canada 32-33 Vict., chap. 24, intitulé " Acte concernant le maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics," et l'acte 33 Vict, chap. 28, intitulé " Acte pour amender l'acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics," soient, conformément aux dispositions des dits actes, déclarés par proclamation n'être plus longtemps en vigueur sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, non plus qu'à au moins dix milles de chaque côté du chemin entre Portage-du-Rat et Port-Arthur ; de plus, que les services de M. John McDonald n'étant plus requis, soient discontinués.

Le comité soumet les recommandations qui précèdent à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 13 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu du ministre intérimaire de ce département, instruction de vous informer qu'à la date du 5 de ce mois il a été passé un arrêté du conseil autorisant le retrait de la section du chemin de fer canadien du Pacifique comprise entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat, de l'opération des actes concernant le maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics.

Par suite, vos services comme commissaire n'étant plus requis, le dit arrêté autorise leur discontinuation. En conséquence, je dois vous informer qu'ils cesseront à la fin du présent mois.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

M. JOHN McDONALD.

OTTAWA, 14 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu du secrétariat d'Etat un arrêté du conseil, du 5 du présent mois, autorisant une proclamation à l'effet de soustraire à l'opération des actes 32-33 Vict., chap. 24, et 33 Vict., chap. 28, le territoire compris entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing.

Je vois par l'arrêté du conseil que les services de M. McDonald doivent être discontinués. Je pense bien qu'un avis à cet effet va lui être transmis ou par votre département ou par celui du secrétaire d'Etat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, député du ministre de la justice.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

(2.) CORRESPONDANCE RELATIVE A LA PRISE DE POSSESSION ET A L'ÉVALUATION DU MATÉRIEL ROULANT DE LA SECTION DE LA BAIE DU TONNERRE.

OTTAWA, 19 juillet 1883.

MONSIEUR,—Comme vous avez été nommé par le gouvernement et par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour évaluer le matériel roulant du gouvernement (excepté les locomotives) à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing, le département aimerait savoir quand vous vous proposez de partir.

M. Stronach, l'inspecteur officiel du matériel roulant, à Winnipeg, est averti de votre visite et a reçu instruction d'aller avec vous et de vous donner les renseignements dont vous pourriez avoir besoin.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

JAMES CROSSEN, Cobourg, Ontario.

COBOURG, ONT., 27 juillet 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 19 de ce mois; bien des remerciements. J'ai été absent huit ou dix jours, et je ne fais qu'arriver. Je vais faire tout mon possible pour partir dans une quinzaine de jours pour aller évaluer le matériel roulant (excepté les locomotives) appartenant au gouvernement, à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing.

Je vous le laisserai savoir définitivement deux ou trois jours avant de partir.

Respectueusement à vous,

JAMES CROSSEN.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemin de fer et canaux.

OTTAWA, 9 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que votre nomination comme estimateur des locomotives appartenant au gouvernement et employées par MM. Manning, MacDonald et Cie, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique couverte par leur contrat n° 41, a été décidée par le gouvernement et par la compagnie qui doit acheter le matériel roulant.

Je dois vous prier de me dire si vous êtes prêt à entreprendre la mission qui vous est confiée, et vous suggérer, si vous êtes prêt, de partir pour l'ouest en compagnie de M. Crossen, estimateur des wagons.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

P. CLARKE, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto.

CHEMIN DE FER NORTHERN ET NORTH-WESTERN,
DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS, TORONTO, 10 août 1883.

CHER MONSIEUR.—J'ai reçu aujourd'hui votre lettre du 9 de ce mois, et j'ai répondu de suite par le télégraphe, comme suit :

" Lettre reçue, j'accepte la nomination, et je partirai pour l'ouest avec M. Crossen quand on me le dira. Veuillez m'avertir."

Si possible, vous voudrez bien m'avertir un jour ou deux avant celui où je devrai partir, et vous m'obligerez

Bien à vous,

P. CLARKE.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 août 1883.

Mettez-vous en communication avec James Crossen, Cobourg, et partez avec lui le plus tôt possible pour aller évaluer le matériel roulant. Ecrivez-moi quand vous partirez.

A. P. BRADLEY.

P. CLARKE, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto.

OTTAWA, 11 août 1883.

Mettez-vous en communication avec P. Clarke, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto, et partez avec lui le plus tôt possible pour aller évaluer le matériel roulant. Ecrivez-moi quand vous partirez.

A. P. BRADLEY.

JAMES CROSSEN, Cobourg.

ATELIERS DE WAGONS DE CHEMIN DE FER,
COBOURG, ONT., 14 août 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre télégramme "Mettez-vous en communication avec P. Clarke, surintendant-mécanicien, chemin de fer Northern, Toronto, et partez avec lui le plus tôt possible pour aller évaluer le matériel roulant. Ecrivez-moi quand vous partirez."

Je fais en ce moment mes préparatifs et je suis en communication avec M. Clarke pour essayer de partir la semaine prochaine. Je vous écrirai deux ou trois jours avant mon départ.

Respectueusement à vous,

JAMES CROSSEN.

A. P. BRADLEY, secrétaire.

OTTAWA, 14 août 1883.

Clarke a accepté la charge d'estimateur, et il a été prié de s'entendre avec Crossen, afin qu'ils puissent partir ensemble.

J. H. POPE.

W. C. VAN HORNE, Montréal.

Par télégraphe de Toronto.

A A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux, 18 août 1883.

M. Crossen et moi vous proposons de partir par le S.S. *Campana* jeudi prochain.

P. CLARKE.

ATELIERS DE WAGONS DE CHEMIN DE FER,
COBOURG, ONT., 18 août 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai terminé mes arrangements avec M. Van Horne et M. Peter Clarke pour partir jeudi matin pour Prince-Arthur's-Landing, *viâ* Toronto et Collingwood. M. Van Horne a donné des ordres pour qu'un wagon nous attende là vendredi matin, et il a promis de notifier M. Stronach, l'inspecteur du gouvernement, de s'y trouver, afin que nous puissions commencer nos travaux en cet endroit et les mener à bonne fin.

Espérant que ceci donnera satisfaction à tous les intéressés.

Bien à vous,

JAMES CROSSEN.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COBOURG, 22 septembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 19 juillet dernier, je me suis rendu le 21 août, en compagnie de MM. F. R. F. Brown, du chemin de fer canadien du Pacifique, et P. Clarke, de Toronto, à Prince-Arthur's-Landing, où nous avons rencontré M. Stronach, l'inspecteur du gouvernement, et où nous avons commencé de suite à exécuter vos instructions contenues dans la dite lettre, savoir : évaluer certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur. J'ai maintenant le plaisir de vous transmettre un état du résultat de mes travaux, et j'espère qu'il donnera satisfaction à tous les intéressés.

Tous les wagons sont compris dans cette évaluation, excepté le n° 1, un wagon à bagage, messagerie et tabagie combinés, qui a été converti en voiture de l'administration (*official car*) et est employé par MM. Manning, McDonald et Cie.

J'en ai pris note, mais il n'est pas inclus dans l'état.

Je demeure, cher monsieur, votre respectueux,

JAMES CROSSEN.

P.S.—Vous trouverez sous ce pli une communication que M. Clarke m'a prié de vous transmettre avec la mienne.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique (division Ouest), faite par le soussigné, août 1883, à la demande du gouvernement canadien et de la compagnie.

WAGONS-PLATEFORMES—CLASSE N° 1.

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
1	D. O.	Sec. B				Numéro un.
2	do	do				
5	do	do				
6	do	do				
7	do	do				
8	do	do	Rge G			
10	do	do	do			
11	do	do				
12	do	do				
14	do	do				
15	do	do				
16	do	do				
17	do	do				
18	do	do				
22	do	do				
23	do	do				
24	do	do				
25	do	do	Rge G			
26	do	do				
27	do	do				
28	do	do				
29	do					
22 wag.						
62	D. O.	Sec. B				
63	do		Rge G			
65	do					
66	do					
67	do	Sec. B				
68	do	do	do			
69	do	do				
70	do	do				
71	do	do				
72	do	do				
73	do	do				
74	do		do			
75	do	do				
76	do					
77	do		do			
78	do					
10		do			Tor.	
37		do		Vert O.		
41		do			do	
69			do			
71				do		
72		do				
73		do				
74		do				
76		do				
78						
26 wag.						

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
30	D. O.	Sec. B				Numéro un.
32	do		Rge G			
33	do	do				
35	do	do				
37	do	do				
38			do			
39	do	do	do			
41	do		do			
43	do	do				
44	do	do				
46	do	do				
47	do	do				
48	do	do				
49	do		do			
50	do					
53	do	do				
54	do	do				
56	do	do				
57	do	do				
60	do		do			
60	do	do				
61	do					
22 wag.						
79		Sec. B		Vert O.		
80		do		do		
81				do		
82		do		do		
83		do		do		
84		do		do		
86		do		do		
88		do		do		
89		do		do		
91		do		do		
92		do		do		
93			Rge G	do		
94			do	do		
96		do		do		
97		do		do		
98		do		do		
100				do		
103		do		do		
104		do		do		
105			do	do		
106				do		
107		do		do		
108				do		
109		do		do		
110		do		do		
111		do		do		
112		do		do		
26 wag.						

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique, etc.—*Suite.*

WAGONS-PLATEFORMES.—CLASSE N° 1—*Suite.*

Numéro du wagon.	Description.				Valeur.	Numéro du wagon.	Description.				Valeur.
113	Sec. B		Vert O.			154	Sec. B		Vert O.		Numéro trois.
114	do		do			155	do		do		
115			do			156	do		do		
116	Sec. B		do			158	do		do		
117		Rge G	do			159	do		do		
118	Sec. B		do			160	do		do		
120	do		do			161	do		do		
123	do	Rge G	do			162	do		do		
127	do		do			163	do		do		
131	do		do			164	do		do		
132	do		do			165	do		do		
133	do		do			3062	do				
136			do			3063	do				
137	Sec. B		do			3064	do				
138	do		do			3065	do				
139	do		do			3066	do				
140	do		do			3067	do				
141	do		do			3068	do				
143	do		do			3069	do				
144	do		do			3070	do				
145	do		do			3071	do				
146	do		do			3072	do				
147	do		do			3073	do				
149	do		do			3074	do				
150	do		do			3075	do				
152	do		do			3076	do				
153	do		do								
27 wag.						26 wag.					
3077	Sec. B					3108	Sec. B	Rge G			Numéro quatre.
3078	do					3109	do	do			
3079	do					3110	do	do			
3081	do					6	Sec. A	do			
3082	do					9	do	do			
3083	do					15	do	do			
3084	do					32	do	do			
3085	do	Rge G				34	do	do			
3087						35	do	do			
3088						36	do	do			
3089	Sec. B					37	do	do			
3090	do					38	do	do			
3091	do					43	do				
3092	do					44	do	Rge G			
3094						45	do	do			
3095						52	do	do			
3086	Sec. B					58	do	do			
3097	do					64	do	do			
3098	do					65	do	do			
3100	do					66	do	do			
3101	do	Rge G				69	do	do			
3102	do					71	do	do			
3103	do					72	do	do			
3104	do					76	do	do			
3105	do					81	do	do			
3106	do					84	do	do			
3107	do										
27 wag.						26 wag.					

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin du Pacifique, etc.—*Suite.*

WAGONS-PLATEFORMES.—CLASSE N° 1.

Numéro du wagon.	Description.				Valeur.
85	Sec. A	Rge G			Numéro cinq.
87	do				
89	do				
91	do				
93	do				
98	do				
Pas de numéro.	Wagon-cambuse, rouge.				

RÉCAPITULATION.

1 44 wagons.
2 53 do
3 53 do
4 53 do
5 7 do

Total, 210 wagons de la classe n° 1, à $270 ch. $56,700

CLASSE N° 2.

99	Sec. B	Rge G	Vert		Numéro cinq.
119	do		do		
121	do		do		
122	do		do		
125	do		do		
126	do		do		
128	do		do		
129	do		do		
134	do		do		
142	do		do		
148		do	do		
151	do		do		
157	do		do		
167	do		do		
168	do		do		
3080	do				
3086	do				
3099	do				
3111	do				
26	Sec. A	do			
28	do	do			
41	do	do			
46	do	do			
47	do	do			
50	do	do			
53	do	do			
26 wag.					

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
CLASSE N° 2.						
9	D.O.	Sec. B				Numéro six.
13	do					
20	do					
21	do					
31	do					
34	do					
36	do					
40	do					
42	do		Rge G			
51	do	do				
55	do					
79	do					
1					Adr	
3		do		Vert O.		
11			do			
43		do				
52						
56				do		
59				do		
70		do		do	Tor.	
75				do	do	
77				do	do	
85				do	do	
87				do		
90				do		
95			do	do		
56		Sec. A	do			
59		do	do			
60		do	do			
61		do	do			
63		do	do			
67		do	do			
68		do	do			
70		do	do			
75		do	do			
77		do	do			
79		do	do			
80		do	do			
83		do	do			
88		do	do			
95		do	do			
41 wag.						

RÉCAPITULATION.

5 26 wagons.
6 41 do

Total, 67 wagons de la classe n° 2, à $225 ch. $15,075

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin du Pacifique, etc.—*Suite*

WAGONS-PLATEFORMES—CLASSES Nos 3 ET 4.

Numéro du wagon.	Description.					Valeur.	Numéro du wagon.	Description.					Valeur.
4	D.O.	Sec.B.					51		Sec.B.		Vert O	Tor.	Numéro sept.
19	do						54				do	do	
52	do						55		do		do		
58	do						57		do		do	do	
5	do						60		do		do	do	
6							61		do		do	do	
8							63				do	do	
12			Rge G				101		do		do		
19							102		do		do		
20							124		do		do		
21		Sec.B.					135		do		do		
22							166		do		do		
23													
24		do					2		Sec. A	Rge G			
27			Rge G	Vert O.			3		do	do			
28							4		do	do			
29		do		do			10		do	do			
31							11		do	do			
33		do	do	do			12		do	do			
35		do					13		do	do			
36		do		do			14		do	do			
38		do					16		do	do			
39		do					18		do	do			
42		do		do			19		do	do			
45		do					20		do	do			
47		do		do		Adr	21		do	do			
50		do		do		do	22		do	do			
27 wag.							26 wag.						

25		Sec. A	Rge G			Numéro huit.
27		do	do			
29		do	do			
31		do	do			
33		do	do			
39		do	do			
49		do	do			
54		do				
57		do	do			
62		do	do			
73		do	do			
74		do	do			
78		do	do			
82		do	do			
86		do	do			
90		do				
92		do	do			
94		do				
96		do				
97		do				
99		do	do			
Pas de		do				
numéro.		Sec. B		Vert O.	Tor.	
do				do	do	
do				do	do	
do		do			do	
Dupli-		do		do		
cata.						
15					do	
9			do		Adr.	
27 wag.						

RÉCAPITULATION.

7—53 wagons.
8—27 do
—
Total, 80 wagons de la classe n° 3, à $175=$14,000

3	D.O.	Sec. B				Numéro huit.
2				Vert O	Adr.	
7					do	
9		do			Tor.	
13				Rge G...	Adr.	
14					do	
15		do			do	
16					do	
17					do	
18					do	
25		do			do	
30		do			Tor.	
32		do			do	
34		do				
44					do	
53		do				
58		do			do	
62						
130		do	Rge G			
19 wag.						

ÉVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin dn Pacifique, etc.—*Suite.*

Numéro du wagon.	Description.				Valeur.
1	Sec. A	Rge G			Numéro neuf.
5	do	do			
7	do	do			
8	do	do			
17	do	do			
23	do	do			
30	do	do			
40	do				
42	do	do			
48	do	do			
51	do	do			
55	do				
Pas de numéro	Sec. B		Vert O.	Tor.	
do	do		do	do	
do	do		do	do	
Dupli-cata.					
10			do	Ard.	
37			do		
3	do		do	Tor.	
18 wag.					

RÉCAPITULATION.

Fol. 8.—19 wagons.
do 9.—18 do

37 wagons de classe n° 4, à $130 = $4,810.

Numéro du wagon.	Description.		Valeur.
45	Sec. B	Détruit par l'entrepreneur....	
59	do	Brulé et porté au co. de la s. B	
3093	do	Perdu et porté au compte des entrepreneurs, section B....	
3	Wag's		

RÉCAPITULATION.

Fol. 1 à 5.—Classe n° 1,	210	wag's	à	$270 =	$56,700
5 et 6.— do	2, 67	do		225 =	15,075
7 et 8.— do	3, 80	do		175 =	14,000
8 et 9.— do	4, 37	do		130 =	4,810
	394				90,585
Fol. 9. — 3 wagons détruits et perdus	3				
Total.....	397				

N° 1. Voiture, valeur.....	$ 650 00
" 2. "	2,200 00
" 3. "	550 00
	$3,400 00
" 24. Sec. A, Rouge G, Fourgon de conducteur.....	400 00
Un petit wagon excavateur, 20 pieds.....	200 00
	$4,000 00
Evaluation totale de 394 wagons-plateformes.....	$90,585 00
" 3 voitures.....	3,400 00
" Fourgon et wagon-excavateur.....	600 00
	$94,585 00

JAMES CROSSEN.

CHEMIN DE FER NORTHERN ET NORTH-WESTERN,
TORONTO, 18 septembre 1883.

MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli un état de l'évaluation que j'ai faite de certaines locomotives sur le chemin de fer canadien du Pacifique (division Ouest), matériel roulant dont vous parliez dans votre lettre du 9 du mois dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. CLARKE.

A. P. BRADLEY, etc.

P. S.—J'ai envoyé une copie de cet état à W. C. Van Horne, directeur général, chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

EVALUATION de certain matériel roulant sur le chemin de fer canadien du Pacifique (division Ouest) faite par le soussigné, août 1883, à la demande du gouvernement canadien et de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

N° de la locomotive.	Nom.	Fabrique.	Observations.	Valeur.
				$ cts.
1	.....	C. I.....	Reconstruites aux ateliers de Richmond.....	2,700 00
2	.....	do	do do	3,200 00
3	.....	do	do do	3,000 00
4	.....	do	do do	2,900 00
4	.....	Dubbs.....	.....	4,000 00
5	.....	do	.....	4,200 00
6	.....	Portland.....	.....	4,500 00
1	.....	Kingston.....	Cette locomotive a fait une collision, juillet 1883, et a été considérablement avariée ; mais l'évaluation est basée sur l'état où elle était avant l'accident.....	4,800 00
2	.....	do	.....	5,150 00
5	.....	do	.....	5,000 00
8	.....	do	.....	5,300 00
	Sitting Bull.....	Pittsburg	.....	4,800 00
1	Countess of Dufferin.	Balwin	.....	5,800 00
1	J. G. Haggart.....	.....	.....	5,700 00
3	Jas. McKay.....	.....	.....	6,200 00
4	Jas. M. Rowan.....	.....	.....	6,200 00
	Jos. Whitehead.....	.....	Cette locom. est en v. de c. au lac à l'Epervier	6,200 00
	Jos. Brophey	.....	.....	5,500 00
	Empress of India.....	.....	.....	6,100 00
			Quant. d'engrenag. pour le C.I. à F.-William	55 00
			Grand total.....	$91,305 00

P. CLARKE,
Estimateur.

Toronto 15 septembre 1883.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Liste du matériel roulant, propriété du gouvernement, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, 22 septembre 1883.

19 locomotives,
3 voitures à voyageurs,
1 wagon à bagage et tabagie,
1 fourgon de conducteur,
2 wagons fermés pour marchandises,
403 wagons plateformes,
1 excavateur à vapeur,
1 wagon-cambuse (*boarding car*).

Mémoire ajouté le 1er octobre 1883:—

Le matériel suivant est compris dans l'évaluation faite par MM. Clarke et Crossen.

19 locomotives,
394 wagons-plateformes,
3 voitures à voyageurs,
1 fourgon de conducteur,
1 excavateur à vapeur,
3 wagons rapportés manquant,

Les suivants ont évidemment été omis par inadvertance:—

9 wagons-plateformes,
1 wagons à bagage et tabagie,
2 wagons fermés,
1 wagon-cambuse.

C. SCHREIBER

OTTAWA, 1er octobre 1883.

OTTAWA, 5 octobre 1883.

MONSIEUR,—Par ordre du ministre intérimaire, j'ai à vous prier de vouloir bien prendre des mesures pour transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique un certain matériel roulant qui se trouve sur la ligne à l'ouest de Port-Arthur, d'après les évaluations qui ont été faites, au mois d'août dernier, sur la demande collective du gouvernement et de la compagnie, et soumises par M. James Crossen le 22 septembre en ce qui concerne les wagons, et par M. P. Clarke le 18 septembre en ce qui concerne les locomotives,—évaluations représentées comme suit:

19 locomotives		$91,305 00
394 wagons-plateformes	$90,585 00	
3 voitures	8,400 00	
Fourgon et excavateur	600 00	
		94,585 00
		$185,890 00

Toutefois, il paraît, d'après le mémoire présenté par vous à la date du 1er de ce mois, que les wagons suivants, qui complètent le matériel appartenant au gouvernemont, ont été omis par inadvertance:

9 wagons plate-formes,
1 wagons à voyage et tabagie,
2 wagons fermés,
1 wagon-cambuse.

Dans le transfert, vous verrez à ce que leur valeur soit portée au compte de la compagnie.

Je vous envoie copie des différentes évaluations, pour qu'elles soient transmises à la compagnie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef C. P.

CONTRATS

(31*b*)

Pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, passés depuis la dernière session du Parlement, et dont—conformément à la section 19 de l' "Acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1874," (37 Vict., chap. 14)—copie doit être soumise aux deux Chambres du Parlement dans un mois de l'ouverture de chaque session.

N° du contrat, au département.	N° du contrat, au bureau de l'ingénieur en chef.	Entrepreneurs.	Travaux.
Proposition. N° 31.830.—3 juillet '83. Acceptation. N° 31913.—9 juillet '83.	99e.	La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.	Pour achever le chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Fort-William jusqu'à Selkirk.

MONTRÉAL, 3 juillet 1883.

MONSIEUR,—Vu qu'il importait beaucoup pour le pays que la ligne depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg fût bientôt livrée à la circulation, la compagnie et l'honorable ministre des chemins de fer et canaux firent, de bonne heure, en mai, un arrangement par lequel la section entre le Portage-du-Rat et Fort-William fut transférée à cette compagnie dans un état incomplet, avec l'entente qu'elle serait achevée par la dite compagnie et que le gouvernement paierait les frais de cet achèvement.

Comme il fallait agir sans retard, on ne s'entendit sur aucun détail, si ce n'est que la compagnie devait compléter ce que l'entreprise de Manning, Macdonald, McLaren et Cie couvrait de travaux, et ce aux prix de contrat, moins 15 pour 100 qui avaient été alloués aux entrepreneurs pour des travaux préliminaires. Cette entreprise était toute comprise dans ce qui est connu sous le nom de Contrat 42.

Les autres sections connues sous le nom de Contrats 41, 25 et 13 étaient aussi incomplètes; il restait à faire beaucoup de ballastage et de remblais sur chacune d'elles, et quant aux deux dernières, sur lesquelles la voie était posée depuis 6 à 8 ans, il fallait y renouveler avant longtemps toutes les constructions en bois de charpente ainsi qu'une grande partie des traverses.

A beaucoup de stations entre le Portage-du-Rat et Fort-William les voies latérales étaient incomplètes, et en quelques endroits il n'en avait pas encore été posé. Il restait encore à poser, à chacun des deux points de division, 9,600 pieds de voies latérales, ainsi qu'une voie pour le service de la remise aux locomotives.

Le service d'eau n'était suffisant que pour les besoins de la construction, et non pour ceux du trafic régulier; il fallait vingt réservoirs à l'épreuve de la gelée.

Aucune gare n'était construite, à l'exception d'une au Portage-du-Rat. Le gouvernement en avait donné six à l'entreprise, mais il en fallait 25 autres. Un certain nombre de maisons en troncs d'arbres avaient été construites le long de la ligne, pour servir aux ingénieurs pendant la construction. Ces maisons, d'après la compagnie, ne sauraient tenir lieu de gares, mais pourront servir de baraques; si on les prend pour en faire des dépôts, il faudra construire 27 autres baraques. Il faut aussi deux remises avec plaques tournantes, chacune pouvant contenir douze locomotives.

A part les travaux de construction ordinaires, il faudra employer une main-d'œuvre considérable pour remplacer les traverses, ainsi que pour enlever de la ligne-mère des rails pliés et les poser ailleurs sur les voies d'évitement, etc.

Lorsque la compagnie prit, en 1881, la ligne entre Selkirk et le lac La Crosse, il restait à faire beaucoup de ballastage, et il fut entendu que la compagnie l'achèverait pour l'Etat, à un prix convenu. Le gouvernement n'a encore rien payé sur ce compte. La section s'étendant entre le lac La Crosse et le Portage-du-Rat a été transférée à la compagnie en 1882, sans gares ni baraques, exception faite d'un certain nombre de maisons d'ingénieurs qui peuvent être utilisées pour les cantonniers. Il faut 5 gares sur cette section.

On voit déjà que beaucoup de questions difficiles et embarrassantes vont se soulever relativement à l'achèvement définitif du chemin de fer ; dans le but de les éviter et pour assurer l'achèvement de la ligne et des bâtiments en conformité des types de la compagnie, qui, dans la plupart des cas, diffèrent de ceux de l'Etat, la compagnie désire proposer au gouvernement de se charger de l'entreprise entière pour une somme en bloc.

J'ai, en conséquence, l'honneur de soumettre la proposition suivante :—

Moyennant la somme de $940,000 la compagnie se chargera de terminer de la meilleure manière, toute la ligne depuis Selkirk jusqu'à Fort-William, et de fournir toutes voies d'évitement ainsi que toutes gares, baraques, remises à locomotives, et toutes autres constructions ordinaires nécessaires, et fera toutes les réfections de traverses et de ponts ainsi que tous autres ouvrages nécessaires, pourvu que le gouvernement complète et paie les six bâtiments de station actuellement donnés à l'entreprise, et fournisse les rails et attaches nécessaires (qui, si je ne me trompe, sont déjà en sa possession) pour achever toutes les voies de chargement et de déchargement jusqu'à une longueur de 1,600 pieds, ainsi que pour 9,600 pieds de voie d'évitement à chacun des deux points de division, et pour une voie de 700 pieds destinée à desservir la remise à locomotives à chacun de ces points; pourvu aussi que la compagnie soit libre de suivre ses propres types aux endroits où il en a été adopté, et de disposer toutes les gares, bâtiments, etc., selon qu'elle le jugera le mieux pour exploiter commodément le chemin de fer.

La compagnie acceptera aussi du gouvernement et paiera, au prix coûtant, toutes traverses ou pièces de bois, ou autres matériaux, actuellement en la possession de ce dernier, dont il pourra être besoin pour l'achèvement de la ligne. Elle prendra également et paiera, leur juste valeur marchande, tous rails et attaches, qui pourront rester après avoir pourvu aux gares d'évitement ainsi que susdit.

A ce sujet, je désire attirer l'attention sur le fait que la ligne entre la baie du Tonnerre et Winnipeg, bien que destinée à n'avoir qu'un léger trafic local pendant quelques années encore, aura un trafic d'entier parcours—de concurrence, principalement—qui devra être expédié avec une vitesse raisonnable, en sorte que la nature du chemin aussi bien que les facilités à fournir pour les affaires, devront nécessairement dépasser de beaucoup ce qu'il faudrait pour une simple ligne locale ; et bien que la somme en bloc ci-dessus mentionnée soit, croit-on, beaucoup moins élevée que ce qu'il en coûterait au gouvernement pour terminer la ligne conformément à la lettre du contrat avec la compagnie, cette dernière devra encore dépenser un très fort montant additionnel pour renforcer les endroits dangereux, établir de nouvelles facilités, et généralement mettre la ligne en état de faire face au trafic auquel elle est destinée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, gerant général.

L'honorable J. H. Pope,
Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

P. S.—La communication qui précède m'ayant été renvoyée pour être expliquée sur certains points, j'ai l'honneur de dire que la somme mentionnée—$940,000—ne comprend pas les 15 pour 100 déduits des travaux sur la section 42 ; et si cet item doit être pris en considération sous ce rapport, le montant devrait en être ajouté à

la somme susdite, ce qui la porterait à $981,200. Je dois dire aussi que la compagnie consentira à la déduction de $13,643, valeur des chevalets temporaires sur la section 42, où il n'a pas été fait de remblai.

W. C. VAN HORNE, gérant général.

RAPPORT *d'un comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 9 juillet* 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 5 juillet 1883, exposant :—

Que le 3 juillet courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition pour l'achèvement des divers travaux restant à faire sur la ligne entre Selkirk et Prince-Arthur-Landing, dont la portion située entre Selkirk et Telford lui a été transférée par arrêté du conseil daté le 9 avril 1881, et la portion entre Telford et le Portage du Rat par un arrêté du conseil en date du 12 janvier 1882 ;

Que par arrêté du conseil en date du 30 avril dernier, le gouvernement a ratifié un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B, entre Kéwatin (à peu de distance à l'ouest du Portage-du-Rat) et la rivière de l'Aigle, pourraient rendre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les travaux restant encore à exécuter, ainsi que l'exploitation du chemin à l'est de Prince-Arthur's-Landing alors exercée par eux,—le but étant d'éviter les difficultés et le danger qui accompagneraient la circulation de trains de construction et de convois de voyageurs sous des contrôles différents—et que, depuis le 10 mai dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a en conséquence dirigé le trafic ;

Que la compagnie offre aujourd'hui de terminer la ligne en construisant les bâtiments de station nécessaires et pourvoyant au service d'eau—travaux qui, en vertu de l'article 7 de son contrat, sont à la charge de l'Etat—et exécutant en outre, entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais, les renouvellements de ponts, de traverses, etc., ainsi que le ballastage et la construction de remises à locomotives qui pourront être nécessaires pour achever le chemin d'une manière parfaite et efficace,—lesquels travaux la dite compagnie se charge de faire pour la somme ronde de $926,000 ; que le 4 courant, l'ingénieur en chef a rapporté que le montant mentionné est juste et raisonnable et se rapproche beaucoup de sa propre estimation de la valeur des travaux à exécuter ; que la date fixée pour l'achèvement de la section B, entre la rivière de l'Aigle et Kéwatin, était le premier du présent mois, et que, cette date étant la plus reculée de toutes celles fixées pour l'achèvement des travaux de construction entre le Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'ensuit que la compagnie a aujourd'hui le droit, aux termes de son contrat, de s'attendre à ce que le gouvernement lui remette la totalité de cette portion du chemin ;

Qu'à ce point de vue, et en face de l'impossibilité de faire marcher les travaux d'exploitation et de construction autrement que sous un seul et même contrôle, l'ingénieur en chef suggère que l'offre en question soit acceptée;

Et le ministre, vu les circonstances du cas ainsi que les retards et les difficultés dommageables qu'entraînerait l'adoption de tout autre moyen, recommandant que, dans l'intérêt public, autorisation soit donnée d'accepter l'offre actuellement faite par la compagnie,—les travaux devant être exécutés sous tous rapports à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef, et payés en telle proportion qui pourra être fixée de temps à autre par son certificat :

Le comité est unanime sur le rapport du ministre par intérim des chemins de fer et canaux ainsi que sur la recommandation qu'il renferme, et il les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

PAPIERS

(31c)

Concernant la demande faite par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, d'une avance (sur garantie) suffisante pour lui permettre de continuer les travaux de construction.

DOCUMENTS INCLUS.

LETTRE DE M. G. STEPHEN, 15 janvier 1884, président de la compagnie, exposant les raisons de sa demande d'aide, et les conditions auxquelles cette demande pourrait être accordée.

RAPPORT DE M. C. SCHREIBER, 19 janvier 1884, sur la lettre qui précède.

RAPPORT AU CONSEIL, 30 janvier 1884, recommandant l'adoption des résolutions transmises, pourvoyant à l'aide que le gouvernement juge à propos d'accorder.

ARRÊTÉ DU CONSEIL, 31 janvier 1884, autorisant la préparation d'un bill sur le sujet et présentation de ce bill au parlement.

MONTRÉAL, 15 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, au nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de vous soumettre, pour l'information du gouvernement, les représentations suivantes, savoir :—

Au commencement de novembre j'eus l'honneur de soumettre au gouvernement une proposition pour qu'il coopérât à assurer un dividende minimum, au taux de 3 pour 100 par année, sur les effets en circulation de la compagnie, ce qui, de l'avis de cette dernière, devait avoir pour effet d'augmenter la valeur marchande de ses actions au point de lui permettre de s'aider des effets non encore émis pour se procurer des fonds dans le but de terminer le chemin de fer canadien du Pacifique vers la fin de 1885. Et cette croyance était partagée par les amis et les agents de la compagnie dans les principaux centres financiers de l'Europe et des Etats-Unis.

Ainsi qu'il est à votre connaissance, le gouvernement, après une très ample discussion de la chose, jugea à propos d'accéder à la demande de la compagnie, et conclut un arrangement à l'effet de garantir le paiement d'un dividende semestriel, au taux de 3 pour 100 par année, sur les effets en circulation de la compagnie s'élevant à $65,000,000, et en vertu duquel la somme de $8,710,240, argent comptant, fut placée entre les mains du gouvernement pour faire face aux paiements de dividendes pendant cinq ans ; et une charge privilégiée fut créée sur des valeurs au montant de $8,250,000 pour garantir le paiement, par la compagnie au gouvernement, de la somme additionnelle de $2,853,912, le ou avant le 1er février prochain, et de $4,527,000 le 17 août 1888. Ces sommes, avec l'argent comptant déposé, constituaient un montant suffisant à l'effet de pourvoir au fonds nécessaire pour le dividende garanti pendant la période entière de dix ans. Le reste du capital social autorisé de la compagnie, s'élevant à $35,000,000, fut aussi déposé entre les mains du gouvernement, la compagnie se réservant le droit d'en émettre toute partie quelconque, en payant d'avance au gouvernement le montant nécessaire pour acquitter le dividende garanti du montant ainsi émis. Je regrette de dire, toutefois, que l'arrangement ainsi fait n'a en aucune manière atteint son but. Depuis quelques mois les marchés monétaires du monde sont à la baisse. Le crédit de la compagnie, ses moyens et ses ressources, de même que les ressources des territoires du Nord-Ouest comme champ d'émigration et de colonisation, ont été systématiquement décriés et assaillis par les assertions les plus calomnieuses et les moins fondées. Par ce moyen, et en alléguant la possibilité de voir mettre en aucun temps sur le marché tout le reste des actions de la compagnie, on a réussi à

empêcher de monter la valeur vénale des actions. De fait, si l'on tient compte du montant payé en avance de dividendes, on verra que les actions sont tombées beaucoup au-dessous de ce qu'elles valaient avant que le dividende fût garanti.

Par conséquent, bien que la compagnie possède d'amples ressources—prises à leur juste valeur—pour achever sa ligne dans le délai qu'elle a récemment jugé possible, elle ne se trouve pas en mesure de convertir ses propriétés ni le reste de ses actions en argent, sans de ruineux sacrifices ; et le paiement au gouvernement de $8,710,240 en avance de dividendes garantis, l'a privée pour le moment du moyen de continuer à pousser vigoureusement la construction du chemin, sans lui permettre de s'indemniser par la vente de ses effets ainsi qu'on s'y attendait avec confiance et raison.

A l'appui de ce que je viens de dire quant aux moyens et aux ressources que possède amplement la compagnie pour achever son entreprise, je vous soumettrai des faits et des chiffres qui, je crois, justifient, complètement cette assertion.

Des subventions pécuniaires et concessions de terres auxquelles la compagnie a droit en vertu du contrats, la compagnie a gagné, en subventions pécuniaires	$12,289,211	
Ce qui laisse une balance de	12,710,789	
En concessions de terres elle a acquis	13,755,705	acres.
Dont elle a vendu	3,753,400	"
Ce qui laisse une balance acquise de	10,002,305	"
Et non acquise, de	11,244,295	"
Balance de concessions de terres disponible	21,246,600	"

Il n'est pas besoin d'observation sur la balance de la subvention pécuniaire.

La valeur de la balance de la concession de terres peut être démontrée par le résultat de la réalisation de la portion déjà vendue, qui a donné un produit net de $2.36 l'acre. A ce prix, la balance des terres produirait—disons 21,247,000 acres, à $2.36 l'acre—$50,142,920.

En disposant de la concession de terres, la compagnie s'est prévalue du droit d'émettre des obligations garanties par ces concessions, jusqu'à concurrence de $25,000,000, constituant une première hypothèque sur les terres, mais ne créant pas de charge contre le chemin de fer. Et ces obligations ou leurs produits ont été placés entre les mains du gouvernement pour être remis à la compagnie à mesure que les travaux avanceraient, dans la même proportion qu'elle a droit de recevoir les terres, et au taux de $1 pour chaque acre acquis, mais sauf la réserve d'un cinquième devant constituer un fonds de $5,000,000 à être retenu par le gouvernement comme garantie de l'exploitation du chemin. La concession de terres a été transférée à des fidéicommissaires par voie d'hypothèque pour garantir les obligations ci-dessus, le produit entier des ventes devant être affecté au rachat de ces obligations. Un coup-d'œil jeté sur ce qui a été fait par ces fidéicommissaires démontrera la valeur des terres comme garantie.

La compagnie a vendu de ces obligations pour	$10,000,000	
Elle en a racheté et détruit pour	$6,667,000	
Possédées par des compagnies de terres contre paiements pour terres vendues non encore dus	846,000	
Balances payables par des particuliers sur terres vendues, mais non encore dues, lesquelles sont disponibles pour le rachat des obligations	1,363,500	
		$ 8,876,500

Balance des obligations auxquelles il sera pourvu à même les terres non vendues	$ 1,123,500
Balance des obligations entre les mains du gouvernement	15,000,000
Montant total des obligations existantes.	$16,123,500
Les terres réellement acquises et non vendues sont amplement suffisantes pour acquitter ces obligations en entier ; ainsi, 10,002,305 acres, à $2.36 par acre, donnent	23,605,440
Ce qui laisse, provenant des terres acquises, après acquittement de l'émission entière des obligations de concessions de terres, un surplus de	7,481,840

Mais le montant des obligations ci-dessus non racheté n'est pas la mesure de la responsabilité de la compagnie au sujet de ces obligations. Cette responsabilité est comme suit :—

Montant des obligations entre les mains du public		$1,123,500
Montant des obligations grevées d'un gage pour le paiement de la balance nécessaire pour garantir le dividende		5,258,000
Montant total dont la compagnie est responsable.		$6,381,500
Pour faire face à ceci, il y a—		
Balance des terres acquises et non encore vendues	10,002,300 acres.	
Balance des terres non acquises	11,244,295 "	
Total	21,246,600 acres.	
Soit 21,247,000 acres, à $2.36 l'acre		50,142,920
Excédant du produit des terres sur le gage entier qui les grève		$43,761,420

En outre de cet actif qui vient directement de l'Etat et se trouve sous son contrôle, la compagnie a entre les mains du gouvernement le reste de ses effets, savoir, $35,000,000 subordonnés au paiement de $8,575,000 pour garantir le dividende. Et la compagnie possède aussi un autre montant de $10,000,000 d'actions, sur lequel elle a obtenu une avance de $5,000,000.

Elle a dépensé sur sa ligne-mère, y compris l'achèvement de 1,121 milles, la somme de	$23,563,564
(Ce montant comprend $484,614, payées à l'égard de valeurs déposées entre les mains du gouvernement pour dégager le dépôt de $1,000,000 en argent.)	
Elle a dépensé sur des embranchements, y compris l'achèvement de 269 milles, la somme de	3,827,092
Elle a dépensé pour améliorer le chemin reçu du gouvernement, la somme de	353,601
Elle a équipé ses lignes et leurs ramifications, au coût de	8,638,306
Elle a acquis les prolongements de Callander à Montréal et Brockville, coût	3,203,050
Elle a en sa possession des matériaux, rails, etc., pour.	4,028,604
Elle a payé au gouvernement, en avance du dividende, disons	8,710,240
Elle a payé d'intérêts sur son capital social	2,128,000

Aussi l'intérêt sur les obligations de concession de terres, et les dépenses se rattachant à la concession de terres.....	372,880
Elle a avancé, pour acquérir une ligne jusqu'à la mer, et pour d'autres fins autorisées par sa charte.....	3,482,251
Elle a acquis des terrains pour termini, etc., au coût de	390,789
	$58,695,377
Et elle n'a reçu, à compte de sa subvention pécuniaire et de sa concession de terres, que la somme collective de	21,318,222
Ce qui laisse une balance de.	$37,377 155

Les items de dépense ci-dessus consistent en déboursés au comptant, et la balance susdite représente le montant qui a été fourni par la compagnie elle-même.

Ces chiffres sont basés sur les relevés allant jusqu'au 31 décembre dernier.

Vous remarquerez que la force de la compagnie et l'étendue de ses propriétés et ressources, tout en étant ainsi suffisamment évidentes, ne sont pas de nature à lui être immédiatement utiles pour se procurer les fonds nécessaires afin de continuer la construction au train dont elle va actuellement.

Les progrès des explorations et les renseignements obtenus permettent à la compagnie d'estimer, avec une certitude approximative, que le coût de l'achèvement des travaux entrepris n'excédera pas la somme de $27,000,000.

La compagnie a actuellement environ 9,000 hommes à l'œuvre ; leurs salaires, les approvisionnements, l'outillage et les matériaux nécessaires pour les tenir entièrement employés, l'entretien de la proportion nécessaire de matériel roulant et du personnel voulu—toutes choses qui seront grandement augmentées pendant la saison d'été—exigeront, ensemble, une dépense mensuelle moyenne d'environ $1,250,000 pendant 1884, et d'environ $1,000,000 pendant 1885.

Il y a aussi un certain montant de dettes toujours nécessairement courantes, qui, à l'heure qu'il est, dépasse la moyenne ; et il est essentiel qu'il y soit pourvu sans délai.

Il pourrait n'être pas impossible à la compagnie de se relâcher des efforts qu'elles fait pour achever son entreprise dans deux ans, et de se reposer sur le délai accordé par son contrat, ce qui éviterait, dans une grande mesure, la nécessité de l'aide pécuniaire qu'elle sollicite aujourd'hui. Mais la compagnie considère qu'une pareille modification de ses plans retarderait les progrès de la colonisation du Nord-Ouest, isolerait le capital déjà placé dans l'entreprise, et serait désavantageuse au plus haut degré, sous plusieurs rapports, tant au pays qu'à la compagnie elle-même.

En somme, par conséquent, la compagnie sent qu'elle ne doit pas abandonner l'idée d'un prompt achèvement de son entreprise. Avec cette considération en vue, et, ainsi qu'il l'a déjà été démontré, étant incapable de convertir ses propriétés en argent sans un sacrifice démesuré, elle a décidé de demander au gouvernement l'aide temporaire dont elle a besoin pour achever son entreprise dans le délai récemment projeté.

A ce sujet, j'ai de plus l'honneur de faire remarquer au gouvernement que la compagnie ayant dépensé une somme de $37,377,155 de ses propres fonds, pour la construction et l'équipement du chemin de fer, il ne saurait être plus longtemps nécessaire que le gouvernement retienne la somme de $1,000,000 déposée en vertu du contrat comme garantie de la construction ; et de plus, que le chemin de fer, incomplet comme il l'est, donnant déjà un revenu (lequel s'est élevé à $978,660 nettes pour les derniers 9 mois), il est également inutile que son exploitation soit garantie. Il semble, conséquemment, à la compagnie, que le gouvernement pourrait aujourd'hui se dispenser du dépôt de $1,000,000 fait pour garantir la construction du chemin ainsi que des dépôts d'obligations stipulés comme garantie de son exploitation. On ne

peut guère prétendre que ces garanties soient plus longtemps nécessaires, et leur rétention non seulement affaiblit les moyens de la compagnie, mais reste comme constante prévention, de la part du gouvernement fédéral, contre la valeur du chemin de fer comme entreprise commerciale, et, indirectement, contre le Nord-Ouest lui-même. J'ose croire, par conséquent, que l'abandon des stipulations à l'égard de chacune de ces garanties, serait à l'avantage du pays aussi bien qu'à celui de la compagnie. La compagnie désire aussi, si c'est possible, obtenir quelque modification du mode de paiement de la subvention à laquelle pourvoit le contrat. Les travaux qui restent à faire sont très inégalement distribués; des portions de ces travaux n'offrent pas de difficultés particulières sur plusieurs milles, tandis que d'autres exigeront de fortes dépenses sur des parcours restreints. Dans ces cas-là, le paiement à tant par mille n'est évidemment pas équitable; il serait plus satisfaisant et plus juste de payer sur les évaluations mensuelles, à mesure que les travaux avancent.

J'ai en conséquence l'honneur de soumettre la demande que fait cette compagnie au gouvernement de l'avance d'une somme suffisante pour lui permettre de pousser vigoureusement son entreprise. A ce sujet, je demanderais respectueusement aussi que la stipulation du dépôt d'un million de piastres, à titre de garantie de la construction du chemin, et de $5,000,000 en obligations de concessions de terres, à titre de garantie de son exploitation, fût abandonné, et que le reste de la subvention pécuniaire fût payée à mesure que les travaux avanceront, en proportion de l'ouvrage exécuté par rapport à ce qui en restera à faire.

Et je demanderais en outre que le délai pour le paiement, par la compagnie, de la somme de $2,853,912, qui, aux termes de la convention conclue avec le gouvernement, le 7 novembre dernier, est payable pendant le présent mois, fût prolongé jusqu'à ce que vienne le temps où l'on en aura besoin pour le paiement des dividendes garantis, savoir, le 7 novembre 1888, alors que la balance de ce fonds sera payable.

Si le gouvernement ne voyait pas d'inconvénient à accorder ces concessions, qui, j'ose le croire, ne lui sont d'aucune importance, la compagnie se trouverait en mesure de poursuivre ses opérations avec une vitesse qui lui permettrait de livrer le chemin de fer à la circulation vers la fin de l'année prochaine, pourvu qu'elle puisse obtenir, sur ses propriétés, une avance temporaire jusqu'à concurrence de $22,500,000.

Moyennant cette avance, la compagnie est prête à mettre le gouvernement dans une position de sûreté absolue quant à son remboursement.

On remarquera que la moyenne réelle de la concession de terres encore sans emploi déterminé, prise à la moitié du prix net réalisé pour les terres déjà vendues, excéderait de $1,447,960 le montant de l'avance aujourd'hui demandée, joint à une somme suffisante pour payer intégralement la légère balance des obligations qui sont entre les mains du public; et que, prise aux deux tiers de ce prix net, elle acquitterait, en outre, le montant garanti au moyen des obligations retenues par le gouvernement en vertu de la convention du 7 novembre dernier. Le produit des terres peut être appliqué, d'abord, au paiement des intérêts de l'emprunt, et ensuite former un fonds d'amortissement pour éteindre le principal, à l'aide de la même combinaison semblable à celle qui pourvoit à l'extinction des obligations de concessions de terres, sauf à pourvoir à la balance de ces obligations émises en y affectant une part proportionnelle des produits, conformément aux termes et conditions de l'hypothèque garantie par la concession de terre. Et, à part du montant nécessaire pour faire face aux besoins immédiats, la balance de l'avance pourrait être payée à la compagnie seulement à mesure qu'avanceront les travaux, ce qui assurerait son application à l'amélioration du chemin. En sus d'une charge spéciale contre les terres, le remboursement définitif de l'avance et du montant dû en 1888, pourrait être garanti par une première charge contre la ligne-mère et les propriétés de la compagnie, y compris l'embranchement de Pembina et les lignes à l'est de Callander, avec tels recours—pour contraindre au paiement tant des intérêts que du principal—qui pourront être jugés à propos, les lignes à l'est de Callander restant sujettes à l'hypothèque existante pour la balance de leur prix non encore payée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. STEPHEN, président de la compagnie du C.C.P.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 19 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il m'a été déféré, à la date du 15 courant, une communication du président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, donnant un exposé de la position de la compagnie relativement à ce qui est de continuer à pousser vigoureusement ses travaux de construction, et faisant certaines propositions à l'effet d'obtenir une aide temporaire de la part du gouvernement. Le président dit que vu l incertitude et la gêne du marché, il est impossible pour le moment, sans faire un ruineux sacrifice, de réaliser des fonds sur les propriétés et les actions de la compagnie, de manière à lui permettre de poursuivre les travaux avec la vitesse nécessaire pour les achever vers la fin de l'année prochaine; et il procède à démontrer que les terres de la compagnie, bien que ne pouvant être immédiatement couvertes en argent, sont plus que suffisantes pour produire, à temps, les moyens nécessaires pour terminer le reste de l'entreprise et acquitter toutes dettes. M. Stephen demande :

(1) Que le gouvernement renonce au depôt de $1,000,000 fait entre ses mains pour garantir l'achèvement du chemin de fer.

(2) Que les $5,000,000 d'obligations de concessions de terres, retenues par le gouvernement à titre de garantie de l'exploitation efficace du chemin, soient aussi dégagés.

(3) Que la balance de la subvention pécuniaire soit payée à mesure que les travaux avanceront, en proportion de l'ouvrage fait par rapport à toute l'entreprise.

(4) Que le paiement, par la compagnie, de la somme de $2,853,912, qui, aux termes de la convention conclue avec le gouvernement le 7 novembre dernier, devait être déposée ce mois comme garantie du dividende, soit différé jusqu'au 7 novembre 1888, date à laquelle il en sera réellement besoin pour le paiement du dividende.

(5) Que le gouvernement fasse à la compagnie, pour lui permettre d'achever le chemin vers la fin de l'année prochaine, une avance temporaire de $22,500,000, à être garantie par une première charge contre la ligne-mère et les propriétés de la compagnie, y compris l'embranchement de Pembina et les lignes à l'est de Callander —ces dernières lignes restant grevées d'une hypothèque pour la balance de leur prix d'achat—avec tels recours. pour contraindre au paiement tant des intérêts que du principal, qui pourront être jugés à propos.

A l'égard de cette proposition, j'ai l'honneur de faire remarquer qu'il ressort du relevé fourni par la compagnie au gouvernement, que les hypothèques en faveur des vendeurs des chemins de fer constituant la section entre Callander et Montréal et Brockville, pour la balance du prix d'achat de ces sections, s'élèvent à $5,333,333, et je dois dire aussi que la concession de terres est grevée d'une hypothèque garantissant les obligations émises sur cette concession, aussi que ci-après mentionné. Pour ce qui est de la proposition en somme, j'ai l'honneur de dire qu'à mon avis on ne saurait attacher trop d'importance au prompt achèvement du chemin de fer qui doit relier l'Atlantique au Pacifique par le territoire anglais. C'est une necessité absolue pour le développement du pays sous tous rapports. C'est le seul moyen de peupler le Nord-Ouest avec quelque rapidité. Par ce moyen, les montagnes Rocheuses se rempliraient d'une population de mineurs et de gens se livrant à l'exploitation du bois; les pêcheries de la côte du Pacifique se développeraient, et le commerce de la Chine et du Japon qui s'introduit actuellement dans les Etats-Unis et y passe, suivrait indubitablement notre ligne comme étant la route la plus courte et la plus avantageuse pour l'est. A cause de ces faits, je n'hésite pas à recommander toute aide temporaire raisonnable à la compagnie, pourvu que le gouvernement ne soit pas exposé à des pertes.

Le montant valable de la subvention pécuniaire et de la concession de terres parait être comme suit:—

Montant de la subvention pécuniaire.....	$25,000,000 00
" acquis et payé.....	12,289,212 00
Balance.....	$12,710,788 00

Concession de terres	25,000,000 acres.
Acquis	13,755,705 "
Moins, vendu	3,753,400 "
Balance, acquis	10,002,305 "
Non acquis	11,244,295 "
Total, concesssion de terres disponibles	21,246,600 "

Et, en outre de ces terres, il reste dû, comme partie du prix des terres vendues, la somme de $1,363,500. Toutefois, cette somme est garantie par une hypothèque garantissant les obligations de concessions de terres émises par la compagnie.

La compagnie a racheté et annulé de ces obligations pour un montant de		$6,667,000
Des compagnies de terres en ont acheté pour	$ 846,000	
Balance due sur achats par des particuliers.	1,363,500	
Il y en a en circulation pour	1,123,500	
Le gouvernement en possède pour	15,000,000	
		18,333,000
Total		$25,000,000

Des $15,000,000 en possession du gouvernement, $5,258,000 sont portées comme garantie du paiement de la balance de la provision pour le dividende avancé.

Ces obligations sont reçues par la compagnie pour le prix des terres à dix pour cent de prime, et les fidéicommissaires nommés en vertu de l'hypothèque touchent le produit de toutes les ventes de terres, et l'affectent au rachat des obligations, soit par achat sur le marché, soit par des tirages. La somme de $1,363,500 qui est due comme balance du prix des terres, est payable aux fidéicommissaires nommés à cette fin.

Suivant le relevé du président, la compagnie a dépensé sur la ligne entre Montréal et Kamloops, les sommes suivantes :—

Ligne-mère	$50,901,420	
Embranchements	3,827,093	
		$54,728,512
Et elle a reçu :—		
Subvention pécuniaire	$12,289,211	
Produit des ventes d'obligations de concessions de terres	9,029,011	
		$22,318,222
		$33,410,290

Elle a aussi dépensé, en fournissant des fonds pour le dividende avancé et pour des travaux se rattachant indirectement à ses opérations, la somme de $3,966,865, ce qui fait une dépense totale de $58,695,377.

Il ressort de là que la compagnie a consacré au chemin entre Montréal et Kamloops, à même ses propres ressources, la somme de $33,410,290.

Telle est la somme avec laquelle il semblerait que la compagnie se soit engagée dans l'entreprise entre les points ci-dessus mentionnés, et c'est un assez bon signe qu'elle est de bonne foi dans son désir de mener rapidement son entreprise à bonne fin.

Quant à la perspective du chemin de fer, elle semble très encourageante, bien que jusqu'ici la ligne n'ait été exploitée que par tronçons détachés.

D'après le relevé du président, les recettes nettes pour les derniers 9 mois n'ont pas été de moins de $978,660, et elles augmenteront beaucoup sans doute d'année en

année, à mesure que les tronçons de la ligne se souderont les uns aux autres et que le trafic du days se développera. Jusqu'ici le chemin a obtenu des résultats qu'on ne pouvait guère espérer il y a deux ans, et sur lesquels on comptait encore moins.

La compagnie, par la bouche de son président, dit que si le chemin doit être achevé et mis en opération vers la fin de l'année prochaine (et l'on admettra généralement, je crois, l'importance de la chose), il est absolument nécessaire pour elle de recevoir de l'aide en la manière suggérée.

Prenant toutes ces circonstances en considération, j'ai l'honneur de recommander :—

1. Que le million de piastres déposé comme garantie de l'achèvement du chemin soit rendu à la compagnie.

2. Que la balance de la subvention pécuniaire lui soit payée à mesure que les travaux avanceront, en proportion de la valeur de l'ouvrage fait par rapport à l'entreprise entière.

3. Que le paiement, par la compagnie, de la somme de $2,853,912 payable le 1er février prochain, soit différé jusqu'au 7 novembre 1888, époque à laquelle il sera besoin de ce montant.

4. Que le gouvernement fasse à la compagnie une avance temporaire n'excédant pas $22,500,000, à être affectée à l'achèvement du chemin, l'intérêt sur cette somme devant être payé tous les six mois, au taux de 5 pour 100 par année, et la dite avance avec les intérêts devant être complètement remboursée vers le 1er mai 1891.

Je suggérerais que les conditions de l'avance fussent :

1. Que l'avance, avec l'intérêt au taux de 5 pour 100 par année, ainsi que le montant dû en vertu de la convention du 7 novembre dernier, aussi avec intérêt tel que prescrit par cette convention, soient garantis—(1) Par un premier gage et charge sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Callander jusqu'à Port-Moody, y compris tous ses embranchements, équipement, matériel roulant, steamers et outillage ; (2) par la section de la ligne-mère entre Callander et Brockville et Montréal, y compris tous ses embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, subordonné au montant d'hypothèque dû pour la balance du prix d'achat, laquelle, d'après le relevé statistique officiel, paraît être de $5,333,333 ; (3) par un premier gage et charge sur toutes les terres de la compagnie, acquises et à être acquises, subordonné aux obligations de concession de terres en circulation, lesquelles, d'après les relevés soumis, paraissent s'élever à $3,333,000, dont $2,209,500 sont couvertes par la balance devenant due sur les terres vendues, ce qui laisse une balance de $1,123,500 non couverte, non compris la charge contre le gouvernement à titre de garantie des paiements (dus en février 1884 et novembre 1888) à compte du fonds garantissant un dividende de 3 pour 100.

2. Que la réalisation de la concession de terres ait lieu suivant les arrangements contenus dans l'acte d'hypothèque garantissant les obligations de concessions de terres, les fidéicommissaires payant au gouvernement et au public, respectivement, le produit des ventes de terres, en extinction—pour ce qui est du public—des obligations en circulation, et quant au gouvernement, à compte du montant devenant dû en novembre 1888, et de l'avance actuellement projetée. Par ce moyen, lorsqu'un montant équivalent à la balance entière des obligations de concessions de terres aura été réalisé, les obligations en circulation se trouveront éteintes, et le gouvernement aura reçu, à compte de la dette de la compagnie, une somme équivalente aux obligations de concessions de terres actuellement en sa possession ; après quoi, il sera nécessaire de faire des arrangements pour la continuation de la remise, au gouvernement, du produit des ventes de terres jusqu'à ce que l'avance soit remboursée. A cette fin, on pourrait conserver leurs fonctions aux fidéicommissaires des obligations garanties par la concession de terres.

3. Qu'il ne soit pas émis d'obligations ni d'actions additionnelles sur les propriétés que le gouvernement a entre les mains à titre de garantie.

4. Qu'aucune portion des $35,000,000 d'actions retenues par le gouvernement ne soit émise sans le consentement de ce dernier—le produit de telle émission devant

être déposé entre ses mains et servir à rembourser les avances et faire face aux besoins du chemin—et le soit lorsque le gouvernement le jugera à propos.

5. Que la somme de $7,500,000—montant représenté comme étant la dette flottante de la compagnie pour la construction, et faisant partie de l'avance projetée de $22,500,000—ne soit payée que lorsque les services rendus en retour seront démontrés en détail par la compagnie,—la balance de l'avance devant être payée à mesure que les travaux avanceront.

6. Que le défaut, pendant 6 mois, de payer l'intérêt ou le principal de la charge créée ait l'effet d'une forclusion établie par la loi, et donne au gouvernement, par l'entremise du ministre des chemins de fer et de ses officiers, le droit de s'emparer et prendre possession du chemin de fer, de son outillage, de son matériel roulant, de ses bâtiments, et de toutes ses propriétés de toute espèce, grevées par la charge. Les employés et les serviteurs de la compagnie deviendront aussi, de fait, les employés et serviteurs de l'Etat, et seront regardés comme les gardiens de la ligne ; et leur possession et occupation seront censées être la possession et l'occupation du ministre des chemins de fer.

Il me semble que si les propositions ci-dessus étaient mises à effet, le gouvernement ne courrait aucun risque à faire l'avance demandée.

Je dirai aussi que le président soumet une estimation de ce qu'il en coûtera à la compagnie pour exécuter les travaux restant à faire pour terminer le chemin, laquelle estimation s'élève à $27,000,000. D'après les renseignements que je possède, je suis disposé à croire que ces chiffres peuvent être acceptés comme approximativement exacts.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef du C. C. P.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 30 janvier 1884.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le 15 courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique lui a adressé, au sujet de sa position financière, une communication dans laquelle elle dit que la coopération du gouvernement à procurer un dividende minimum de 3 pour 100 sur ses actions en circulation, n'a pas été suivi du succès auquel on s'attendait, et demande instamment qu'il lui soit accordé telle nouvelle aide qui lui permette de poursuivre ses travaux sans ralentissement de vigueur.

Que dans cette communication qui accompagne le présent rapport, la compagnie est entrée dans tous les détails de sa position, de ses dépenses, de ses ressources, de ses perspectives et de son actif, et termine en demandant que les concessions suivantes soient accordées, savoir :—

1. La remise du dépôt de $1,000,000 fait pour garantir la construction de la ligne, et des $5,000,000 en obligations de concessions de terres gardées à titre de garantie de l'exploitation du chemin.

2. Le paiement de la balance de la subvention pécuniaire au fur et à mesure que les travaux avanceront, en proportion de l'ouvrage exécuté par rapport à ce qui en restera à faire, aux lieu et place du paiement fait jusqu'ici sur le pied de tant par mille.

3. L'ajournement, jusqu'à ce qu'approche l'époque du paiement du dividende garanti—7 novembre 1888—du dépôt de la somme de $2,853,912, qui, aux termes de la convention conclue avec le gouvernement, le 7 novembre dernier, devrait être placé entre ses mains pendant le présent mois.

4. L'avance de la somme de $22,500,000 sur les biens de la compagnie.

Que dans un rapport en date du 19 courant, l'ingénieur en chef a recommandé que, conditionnellement, et pourvu que la compagnie fournisse certaine garantie déterminée, les concessions demandées soient faites et l'aide sollicitée accordée ; et qu'il a suggéré les arrangements suivants, savoir :—

1. Que le million de piastres déposé comme garantie de l'achèvement du chemin soit rendu à la compagnie.

2. Que la balance de la subvention pécuniaire lui soit payée à mesure que les travaux avanceront, en proportion de la valeur de l'ouvrage fait par rapport au tout.

3. Que le paiement, par la compagnie, de la somme de $2,853,912, payable le 1er février prochain, soit différé jusqu'au 7 novembre 1888, époque à laquelle il sera besoin de ce montant.

4. Que le gouvernement fasse à la compagnie une avance temporaire n'excédant pas $22,500,000, à être affectée à l'achèvement du chemin, l'intérêt sur cette somme devant être payé tous les six mois, au taux de 5 pour 100 par année, et la dite avance, avec les intérêts, devant être complètement remboursée vers le 1er mai 1891.

Que sur ce, l'ingénieur en chef suggère que les conditions de cette avance soient:

1. Que l'avance, avec l'intérêt au taux de 5 pour 100 par année, ainsi que le montant dû en vertu de la convention du 7 novembre dernier, aussi avec intérêt tel que prescrit par cette convention, soient garantis— (1) par un premier gage et charge sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Callandar jusqu'à Port-Moody, y compris tous ses embranchements, équipement, matériel roulant, steamers et outillage ; (2) par un premier gage et charge sur la section de la ligne-mère située entre Callander et Brockville et Montréal, y compris tous ses embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, subordonné au montant d'hypothèque dû pour la balance du prix d'achat, laquelle balance, d'après le relevé statistique officiel paraît être de $5,333,333 ; (3) par un premier gage et charge sur toutes les terres de la compagnie, acquises ou à être acquises, subordonné aux obligations de concessions de terres en circulation, lesquelles obligations, d'après les relevés soumis, paraissent s'élever à $3,333,000, dont $2,209,500 sont couvertes par la balance devenant due sur les terres vendues, ce qui laisse une balance de $1,123,500 non couverte, non compris la charge contre les obligations gardées par le gouvernement à titre de garantie des paiements (dus en février 1884 et novembre 1888) à compte du fonds garantissant un dividende de 3 pour 100.

2. Que la réalisation de la concession des terres ait lieu suivant les arrangements contenus dans l'acte d'hypothèque garantissant les obligations de concessions de terres, les fidéicommissaires payant au gouvernement et au public, respectivement, le produit des ventes de terres, en extinction—pour ce qui est du public—des obligations en circulation, et—quant au gouvernement—à compte du montant devenant dû en novembre 1888, et de l'avance actuellement projetée. Par ce moyen, lorsqu'un montant équivalent à la balance entière des obligations de concessions de terres aura été réalisé, les obligations en circulation se trouveront éteintes, et le gouvernement aura reçu, à compte de la dette de la compagnie, une somme équivalente aux obligations de concessions de terres actuellement en sa possession ; après quoi, il sera nécessaire de faire des arrangements pour la continuation de la remise, au gouvernement, du produit des ventes de terres jusqu'à ce que l'avance soit remboursée. A cette fin, on pourrait conserver leurs fonctions aux fidéicommissaires des obligations de concessions de terres, avec l'entente qu'il ne soit plus émis de ces obligations en faveur de la compagnie.

3. Qu'il ne soit pas émis d'obligations ni d'actions additionnelles sur les propriétés que le gouvernement a entre ses mains à titre de garantie.

4. Qu'aucune portion des $35,000,000 d'actions retenues par le gouvernement ne soit émise sans le consentement de ce dernier—le produit de telle émission devant être déposé entre ses mains et servir à rembourser les avances et faire face aux besoins du chemin—et le soit lorsque le gouvernement l'ordonnera.

5. Que la somme de $7,500,000—montant représenté comme étant la dette flottante de la compagnie pour la construction, et faisant partie de l'avance projetée de $22,500,000—ne soit payée que lorsque les services rendus en retour seront démontrés en détail par la compagnie—la balance de l'avance devant être payée à mesure que les travaux avanceront.

6. Que le défaut, pendant six mois, de payer l'intérêt ou le principal de la charge créée ait l'effet d'une forclusion établie par la loi, et donne au gouvernement; par

l'entremise du ministre des chemins de fer et de ses officiers, le droit de s'emparer et prendre possession du chemin de fer, de son outillage, de son matériel roulant, de ses bâtiments, et de toutes ses propriétés de toute espèce grevées de la charge. Les employés et les serviteurs de la compagnie deviendront aussi, de fait, les employés et serviteurs de l'Etat, et seront regardés comme les gardiens de la ligne; et leur possession et occupation seront censées être la possession et l'occupation du ministre des chemins de fer.

L'ingénieur en chef dit que si les propositions ci-dessus étaient mises à effet, le gouvernement, à son avis, ne courrait aucun risque à faire l'avance demandée.

Le soussigné, partageant l'opinion de l'ingénieur en chef, et reconnaissant que dans l'intérêt du pays en général, il est important d'aider la compagnie dans ses efforts pour terminer le chemin de fer à l'époque rapprochée qu'elle a en vue, recommande que les résolutions ci-jointes, pourvoyant à l'aide que le gouvernement juge à propos d'accorder à la compagnie, soient soumises au parlement pendant sa présente session.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RESOLUTIONS SOUMISES A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

1. Que le gouvernement pourra remettre à la compagnie les garanties données en exécution de la troisième section de l'acte 44 Vic., ch. 1, intitulé: "Acte concernant le chemin de fer du Pacifique canadien," et en exécution de la seconde clause du contrat de construction mentionné dans le dit acte.

2. Que la subvention pécuniaire à payer ci-après à la compagnie pourra être payée à mesure qu'avanceront les travaux de la section Centrale ou de la section Est du chemin, dans le rapport proportionnel de la valeur de l'ouvrage fait sur la section pour lequel le paiement est demandé, avec la valeur de tout l'ouvrage restant à faire sur la section d'après le contrat.

3. Que l'époque fixée pour le paiement de la somme de deux millions huit cent cinquante-trois mille neuf cent douze piastres ($2,853,912) que la compagnie a promis de payer le ou avant le premier jour de février mil huit cent quatre-vingt-quatre (1884) comme partie du fonds mentionné dans son arrangement avec le gouvernement en date du septième jour de novembre dernier, sera retardée jusqu'au septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), alors que la somme de quatre millions cinq cent vingt sept mille piastres ($4,527,000), constituant le dernier versement à faire sur le dit fonds payable par la compagnie au gouvernement deviendra due, le tout avec intérêt payable semestriellement au taux de quatre pour cent par année, suivant qu'il a été convenu à l'époque de l'exécution du dit arrangement, et que la dite somme devra alors être payée au gouvernement en même temps que le montant en dernier lieu mentionné; le tout formant la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912), portant intérêt au taux en dernier lieu mentionné jusqu'à ce qu'elle soit payée.

4. Que le gouvernement pourra, à même tous deniers, non affectés à d'autres fins, faisant partie du fonds du revenu consolidé du Canada, prêter à la dite compagnie une somme d'argent n'excédant pas vingt-deux millions cinq cent mille piastres ($22,500,000), qui sera remboursée au gouvernement le ou avant le 1er jour de mai mil huit cent quatre-vingt onze (1891), avec intérêt, au taux de cinq pour cent par année, payable semestriellement jusqu'au parfait paiement du principal; et que, comme partie de ce prêt, le gouvernement pourra payer immédiatement à la compagnie telle somme n'excédant pas sept millions cinq cent mille piastres ($7,500,000), dont la compagnie aura besoin pour éteindre sa dette flottante:—le montant de cette dette devant être établi à la satisfaction du gouvernement; et que le reste de ce prêt sera payé à la compagnie à mesure que les travaux de construction progresseront dans la proportion prescrite par les présentes pour le paiement de la balance de la subvention pécuniaire.

5. Que comme garantie de remboursement du dit emprunt, avec intérêt comme susdit, et comme garantie additionnelle du paiement de la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912) et de l'intérêt, devenant due le septième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-huit (1888), le gouvernement aura premier privilège et charge sur tous les biens meubles et immeubles, que la compagnie possède actuellement ou qu'elle acquerra ou possédera par la suite, y compris la ligne principale du chemin de fer, ses prolongements et ses embranchements, l'équipement entier, le matériel roulant et l'outillage, y compris aussi tous les steamers et navires, et aussi sur les concessions de terres que la compagnie a obtenues ou obtiendra par la suite; sauf toujours cependant les droits des porteurs d'hypothèques qui grèvent les prolongements de la ligne du chemin de fer de Callander à Brockville et à Montréal comme garantie de la balance non payée du prix d'achat des lignes constituant les dits prolongements; et sujet à l'hypothèque sur les terres concédées consentie par la compagnie pour garantir ses obligations de concessions de terres déjà émises. Que le gouvernement continuera à garder et retenir le montant entier des obligations de concessions de terres maintenant sous sa garde ou en sa possession, sujettes au rachat en vertu des termes de la dite hypothèque sur les terres concédées et avec tous recours quant à l'intérêt, droit de voter et toutes autres choses s'y rattachant, qu'aurait ou posséderait tout acheteur des dites obligations, ou qui pourraient être exercés par lui; que tous les deniers reçus par le gouvernement des fidéicommissaires des obligations de concessions de terres, pour le rachat des dites obligations, seront appliquées comme suit, savoir: tous les deniers qui seront reçus à compte des dix millions de piastres des dites obligations seront appliqués: *Premièrement*, à éteindre l'intérêt accumulé et dû sur le dit emprunt et sur la dite somme de sept milions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912). *Secondement*, à compte du capital de la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, et *troisièmement*, à compte du capital du dit prêt;—et que le gouvernement pourra faire tout arrangement qu'il jugera bon pour s'assurer du paiement après le rachat des obligations de concessions de terres, du produit de toutes les ventes de terres concédées ou qui seront concédées à la compagnie sous l'empire du contrat, pour être appliqué dans l'ordre ci-dessus aux fins susdites; et que les autres cinq millions de piastres d'obligations de concessions de terres et d'argent reçu des fidéicommissaires en remboursement de ses obligations, continueront à être retenus aux conditions et pour les fins mentionnées dans le dit contrat.

6. Que le gouvernement fera exécuter par la compagnie et au nom du gouvernement, un arrangement stipulant les recours, termes et conditions pour garantir l'application du dit prêt aux fins pour lesquelles il est autorisé par les présentes, et pour le remboursement de ce prêt et de cette somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ($7,380,912), le tout avec intérêt (y compris l'intérêt sur tout l'intérêt impayé); pour la libération des dits privilège et charge sur le remboursement; pour continuer la vente et la réalisation de la valeur des dites terres après la rédemption des obligations de concessions de terre; pour le paiement au gouvernement du produit de ces ventes, et pour la libération de ces terres de la charge susdite, sur paiement de leur prix de vente, selon que le gouvernement le jugera à propos, le prix de ces terres ne devant pas être moins d'une piastre et vingt-cinq centins l'acre.

Pourvu toutefois que parmi ces recours, termes et conditions, il soit convenu et stipulé que sur défaut pendant douze mois du paiement du versement semestriel de l'intérêt sur le dit prêt ou sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, ou sur l'un ou l'autre, ou du paiement du principal de l'une ou de l'autre somme, lorsqu'elle deviendra due suivant les présentes, le droit qu'a la compagnie, en vertu de son contrat ci-dessus mentionné, de demander ou recevoir toute subvention ultérieure en argent ou en terres, prendra fin, et le chemin de fer et ses prolongements, embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, y compris les steamers, et toutes les terres et les biens de la compagnie, et toutes les obligations de concessions de terres alors en possession du gouvernement, lorsque arrivera ce dit défaut de paiement pour une période de douze mois, seront, *ipso*

facto et sans avis et formalités aucune, dévolus à Sa Majesté ; et sur ce, le ministre des chemins de fer et canaux en prendra possession immédiate de la part du gouvernement du Canada ; et tout employé de la compagnie, dès l'expiration de la dite période de douze mois, deviendra et sera employé du gouvernement, durant bon plaisir, et gardera ou possédra toute chose appartenant à la dite compagnie et alors sous sa charge au nom du gouvernement et dans l'intérêt de celui-ci ; et les taux d'intérêt et les termes de paiement fixés par les présentes ne seront pas affectés ou altérés par les termes du dit arrangement.

7. Que la dite compagnie soit autorisée à exécuter un arrangement de la nature et aux fins ci-dessus prévues, et à grever sa propriété et son actif en entier en la manière et forme ci-devant décrites ; et dans tel arrangement, de convenir de telles autres et nouvelles conditions que le gouvernement pourra prescrire ; pourvu que l'autorisation d'accepter les dispositions de l'acte à être passé à cet effet et le pouvoir du bureau des directeurs de la compagnie d'exécuter un arrangement renfermant les charges sur le dit chemin de fer et ses propriétés et les autres conditions requises ou autorisées par tel acte, soient conférés par les actionnaires de la compagnie soit par une résolution passée à une assemblée générale spéciale de tels actionnaires convoquée à cette fin, par un vote d'au moins les deux tiers en somme de tels actionnaires qui seront présents ou représentés à telle assemblée, ou par un acte ou des actes exécutés par au moins les deux tiers en somme de la totalité des actionnaires de la compagnie, en personne ou représentés par leurs procureurs ou fondés de pouvoir, respectivement, dûment autorisés à cette fin.

8. Que jusqu'à l'entier paiement de la dettte due par la compagnie au gouvernement avec l'intérêt, tous deniers revenant ou à revenir à la compagnie à titre de subvention postale ou pour service de transport, seront retenus par le gouvernement et seront appliqués à compte de l'intérêt à échoir de temps à autre sur l'emprunt autorisé par les présentes, et ensuite au paiement du principal.

9. Que les actions de la compagnie, se montant à la somme de trente-cinq millions de piastres ($35,000,000), maintenant entre les mains du gouvernement, seront gardées par le ministre des finances et pourront être vendues par la compagnie, du consentement du gouvernement, à condition que le produit de cette vente, déduction faite du montant qui devra être payé au gouvernement pour garantir un dividende semi-annuel, au taux de trois pour cent par année, jusqu'au dix-septième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-treize inclusivement (1893), sera appliqué, d'après la direction du gouvernement, soit à l'amélioration ou au prolongement du chemin de fer ou à son équipement ou soit au remboursement du montant dû au gouvernement par la compagnie ; et que si, en aucun temps, les actions de la compagnie atteignent une valeur qui, dans l'opinion du gouvernement, rendrait opportune la vente des dites actions ou d'aucune partie des dites actions, sur ce et après avis donné à la compagnie par le gouvernement, demandant que les dites actions ou aucune partie des dites actions soient vendues, et spécifiant le prix minimum auquel les dites actions seront ainsi vendues, la compagnie devra faire offrir en vente et vendre les dites actions conformément à tel avis ; et à défaut de le faire dans un délai raisonnable (lequel délai sera à la discrétion du gouvernement), le gouvernement aura le droit de les vendre en tout ou en partie, à ce prix minimum ou au-dessus, et il en appliquera le produit, comme il est pourvu dans les présentes que ce produit sera appliqué dans le cas de la vente des actions par la compagnie.

10. Que tant que les dites diverses sommes d'argent prêtées comme susdit ou aucune partie d'icelles, ou l'intérêt sur ces sommes resteront impayés, aucune hypothèque, privilège ou charge d'aucune sorte ne seront créés sur le chemin de fer ou les biens ou aucune partie des biens de la compagnie ; et la compagnie n'émettra aucune action, en attendant ce remboursement, en sus et au delà de la somme de cent millions de piastres ($100,000,000) à laquelle ces actions sont maintenant limitées.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence, le gouverneur-général en conseil le* 31 *janvier* 1884.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 31 janvier 1884, exposant:

Que le 15 courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique lui a adressé, au sujet de sa position financière, une communication dans laquelle elle dit que la coopération du gouvernement à procurer un dividende minimum de 3 pour 100 sur ses actions en circulation, n'a pas été suivi du succès auquel on s'attendait, et demande instamment qu'il lui soit accordé telle nouvelle aide qui lui permette de poursuivre ses travaux sans ralentissement de vigueur;

Que dans cette communication, qui accompagne le présent rapport, la compagnie est entrée dans tous les détails de sa position, de ses dépenses, de ses ressources, de ses perspectives et de son actif, et termine en demandant que les concessions suivantes soient accordées, savoir:

1. La remise du dépôt de $1,000,000 fait pour garantir la construction de la ligne, et des $5,000,000 en obligations de concessions de terres gardées à titres de garantie de l'exploitation du chemin;

2. Le paiement de la balance de la subvention pécuniaire au fur et à mesure que les travaux avanceront, en proportion de l'ouvrage exécuté par rapport à ce qui en restera à faire, aux lieu et place du paiement fait jusqu'ici sur le pied de tant par mille.

3. L'ajournement, jusqu'à ce qu'approche l'époque du paiement du dividende garanti—7 novembre 1888, du dépôt de la somme de $2,853,912 qui, aux termes de la convention conclue avec le gouvernement, le 7 novembre dernier, devrait être placé entre ses mains pendant le présent mois;

4. L'avance de la somme de $22,500,000 sur les biens de la compagnie;

Que dans un rapport en date du 19 courant, l'ingénieur en chef a recommandé que, conditionnellement, et pourvu que la compagnie fournisse certaine garantie déterminée, les concessions demandées soient faites et l'aide sollicitée accordée, et qu'il a suggéré les arrangements suivants, savoir:

1. "Que le million de piastres déposé comme garantie de l'achèvement du chemin soit rendu à la compagnie.

2. "Que la balance de la subvention lui soit payée à mesure que les travaux avanceront, en proportion de la valeur de l'ouvrage fait par rapport au tout.

3. "Que le paiement, par la compagnie, de la somme de $2,853,912 payable le 1er février prochain, soit déféré jusqu'au 7 novembre 1888, époque à laquelle il sera besoin de ce montant.

4. "Que le gouvernement fasse à la compagnie une avance temporaire n'excédant pas $22,500,000, à être affectée à l'achèvement du chemin, l'intérêt sur cette somme devant être payé tous les six mois, au taux de 5 pour 100 par année, et la dite avance, avec les intérêts, devant être complètement remboursée vers le 1er mai 1891;"

Que sur ce, l'ingénieur en chef suggère que les conditions de cette avance soient:—

Premièrement. "Que l'avance, avec l'intérêt au taux de 5 pour 100 par année; ainsi que le montant dû en vertu de la convention du 7 novembre dernier, aussi avec intérêt tel que prescrit par cette convention, soient garantis.—(1) Par un premier gage et charge sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis Callander jusqu'à Port-Moody, y compris tous ses embranchements, équipement, matériel roulant, steamers et outillage; (2) par un premier gage et charge sur la section de la ligne-mère située entre Callander et Brockville et Montréal, y compris tous ses embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, subordonné au montant d'hypothèque dû pour la balance du prix d'achat, laquelle balance, d'après le relevé statistique officiel, paraît être de $5,333,333; (3) par un premier gage et charge sur toutes les terres de la compagnie, acquises ou à être acquises, subordonné aux obli-

gations de concessions de terres en circulation, lesquelles obligations, d'après les rele vés soumis, paraissent s'élever à $3,333,000, dont $2,209,500 sont couvertes par la balance due sur les terres vendues, ce qui laisse une balance de $1,123,500 non couverte, sans compter la charge contre les obligations retenues par le gouvernement à titre de garantie des paiements (dus en février 1884 et novembre 1888) à compte du fonds garantissant un dividende de 3 pour 100.

Deuxièmement. " Que la réalisation de la concession de terres ait lieu suivant les arrangements contenus dans l'acte d'hypothèque garantissant les obligations de concessions de terres, les fidéicommissaires payant au gouvernement et au public, respectivement, le produit des ventes de terres, en extinction—pour ce qui est du public—des obligations en circulation, et—quant au gouvernement—à compte du montant devenant dû en novembre 1888, et de l'avance actuellement projetée. Par ce moyen, lorsqu'un montant équivalent à la balance entière des obligations garanties par les terres concédées aura été réalisé, les obligations en circulation se trouveront éteintes, et le gouvernement aura reçu, à compte de la dette de la compagnie, une somme équivalente aux obligations de concessions de terres actuellement en sa possession ; après quoi, il sera nécessaire de faire des arrangements pour la continuation de la remise au gouvernement, du produit des ventes de terres jusqu'à ce que l'avance soit remboursée. A cette fin, on pourrait conserver leurs fonctions aux fidéicommissaires des obligations garanties par les terres concédées, avec l'entente qu'il ne soit plus émis de ces obligations en faveur de la compagnie.

Troisièmement. " Qu'il ne soit pas émis d'obligations ni d'actions additionnelles sur les propriétés que le gouvernement a entre ses mains à titre de garantie.

Qnatrièmement. " Qu'aucune portion des $35,000,000 d'actions retenues par le gouvernement ne soit émise sans le consentement de ce dernier—le produit de telle émission devant être déposé entre ses mains et servir à rembourser les avances et faire face aux besoins du chemin—et le soit lorsque le gouvernement l'ordonnera.

Cinquièmement. " Que la somme de $7,500,000—montant représenté comme étant la dette flottante de la compagnie pour la construction, et faisant partie de l'avance projetée de $22,500,000—ne soit payée que lorsque les services rendus en retour seront prouvés en détail par la compagnie,—la balance de l'avance devant être payée à mesure que les travaux avanceront;

Sixièmement. " Que le défaut, pendant 6 mois, de payer l'intérêt ou le principal de la charge créée, ait l'effet d'une forclusion établie par la loi, et donne au gouvernement, par l'entremise du ministre des chemins de fer et de ses officiers, le droit de s'emparer et prendre possession du chemin de fer, de son outillage, de son matériel roulant, de ses bâtiments, et de toutes les propriétés de toute espèce grevées de charge. Les employés et les serviteurs de la compagnie deviendront aussi, de fait, les employés et serviteurs de l'Etat, et seront regardés comme les gardiens de la ligne ; et leur possession et occupation seront censées être la possession et l'occupation du ministre des chemins de fer.

L'ingénieur en chef rapportant enfin que si les propositions ci-dessus étaient mises à l'effet, le gouvernement ne courrait aucun risque à faire l'avance demandée.

Et vu que le ministre, partageant généralement l'opinion de l'ingénieur en chef, et reconnaissant que, dans l'intérêt du pays en général, il est important d'aider la compagnie dans ses efforts pour terminer rapidement le chemin de fer, recommande que les résolutions jointes à son mémoire, pourvoyant à l'aide que le gouvernement juge à propos d accorder à la compagnie, soient soumises au parlement pendant sa présente session;

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE, greffier, C. P.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

(*Voir* résolutions, pages 13 à 16.)

RÉPONSE

(31*d*)

Autre correspondance relative à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, produite conformément aux termes de la résolution de la Chambre des communes en date du 20 février 1882.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée*]

COPIE

(31*e*)

De la correspondance échangée entre le ministère des finances et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, relativement aux affaires de la compagnie, depuis la date de la dernière réponse à la Chambre des communes pendant la dernière session. (Produite conformément aux termes de la résolution de la Chambre des communes, en date du 20 février 1882.)

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
31 janvier 1884.

OTTAWA, 7 mars 1883.

MONSIEUR,—Pour faire suite à ma lettre du 18 janvier dernier, j'ai l'honneur de vous demander si vous pourriez me donner quelque renseignement au sujet du dépôt à compte des $8,500,000 d'obligations de concessions de terres vendues à la compagnie de terres du Nord-Ouest. Il est important que je sois renseigné bientôt.

J'ai l'honneur, etc.,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

C. DRINKWATER, secrétaire de la C. C. P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 12 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu, en son temps, votre lettre du 7. En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que je ne suis pas en mesure de vous donner d'autres renseignements à l'égard des obligations vendues à la compagnie de terres du Nord-Ouest, et je ne pourrai le faire qu'après l'assemblée de cette compagnie en juin prochain.

Je suis, etc.,

C. DRINKWATER, secrétaire.

J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des finances.

OTTAWA, 10 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les sections de l'acte concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui autorisent la dite compagnie à émettre des obligations garanties par les terres concédées, et je dois dire que $5,000,000 de l'émission de ces obligations ont été déposées entre les mains du gouvernement à titre de garantie, et sont actuellement en sa possession. Des $20,000,000 restant, $10,000,000 ont été placées sur le marché, et leurs produits déposés entre les mains du gouvernement ; mais, vu le rapide achèvement du chemin, ces produits ont tous été payés. Les $10,000,000 restant qui n'ont pas été écoulées, ont été déposées à l'ordre du gouvernement, dans la banque de Montréal. Maintenant, la compagnie a demandé la libération, sur ces $10,000,000, d'une somme suffisante pour payer le montant actuellement acquis par elle dans la construction de la ligne (le montant actuellement en émission étant, à ce que je crois, d'environ $600,000). Aux termes de la convention récemment conclue entre la compagnie et le gouvernement (voir arrêté du conseil en date du 7 novembre dernier), un certain montant de ces obligations doit être déposé par la compagnie pour garantir certains paiements à être faits par elle en exécution de la convention. J'aimerais donc à être informé si les obligations à être déposées en exécution de la convention constitueraient ou non une première charge contre les $10,000,000 d'obligations actuellement à la banque de Montréal, et si, le cas échéant, aucunes de ces obligations peuvent être libérées en faveur de la compagnie sous l'autorité de son acte, jusqu'à ce que le montant devant être déposé par elle en exécution de la convention ait été intégralement acquis, ou si, au contraire, nous pouvons aujourd'hui libérer en sa faveur, comme acquis, le montant de la différence entre celui devant être déposé à titre de garantie en exécution de la convention et $10,000,000. Une prompte réponse est sollicitée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le sous-ministre de la justice, Ottawa.

OTTAWA, 13 décembre 1883.

MONSIRUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, dans laquelle vous exposez certains faits concernant les obligations de concessions de terres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et vous demandez d'être informé si les obligations déposées en exécution de la convention conclue conformément à l'arrêté du conseil daté le 7 novembre dernier, constituent ou non une première charge sur les $10,000,000 d'obligations actuellement entre les mains de la banque de Montréal, et si, le cas échéant, aucunes de ces obligations peuvent être libérées en faveur de la compagnie, sous l'autorité de son acte, jusqu'à ce que le montant à être déposé par elle en exécution de la convention, ait été intégralement acquis, ou si, au contraire, le département des finances peut aujourd'hui libérer en faveur de la compagnie, comme acquis, le montant de la différence entre celui devant être déposé à titre de garantie et $10,000,000.

En réponse, j'ai l'honneur de dire que virtuellement les obligations engagées en exécution de la convention de novembre dernier, ont été libérées en faveur de la compagnie avant qu'elles aient été acquises, et c'est la situation dans laquelle elles demeureront tant qu'elles seront assujéties au gage créé par cette convention. Par conséquent, je suis d'avis que d'après le contrat de 1881 nulles autres obligations ne devraient être dégagées tant que les obligations engagées par la convention de novembre dernier ne seront pas acquises.

Je suis, etc.

G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

J. M. COURTNEY, sous-ministre de la justice.

OTTAWA, 15 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie d'une lettre du sous-ministre de la justice concernant votre demande verbale à l'effet qu'une partie

des obligations déposées à l'ordre du gouvernement, dans la banque de Montréal, soit libérée. Vous verrez par cette lettre que je ne puis me rendre à la demande que vous faites du dégagement de ces obligations en faveur de votre compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

C. DRINKWATER, secrétaire de la C. C. P., Montréal.

OTTAWA, 15 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé verbalement qu'une partie des $10,000,000 d'obligations de concessions de terres déposées dans votre banque, à l'ordre du gouvernement, soit libérée. Avant de me rendre à cette demande, j'ai jugé à propos d'avoir l'avis du département de la justice sur la question de savoir si les obligations pouvaient être libérées maintenant, et j'ai l'honneur de vous transmettre copie de la réponse du sous-ministre de la justice, par laquelle vous verrez qu'on ne saurait accéder maintenant à la dite demande. Vous m'obligerez en accusant réception de la présente lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le gérant général de la banque de Montréal, Montréal.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 17 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 courant, m'informant que le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique vous a demandé verbalement qu'une partie des $10,000,000 d'obligations de concessions de terres déposées entre nos mains à l'ordre du gouvernement soit libérée, et qu'après avoir pris l'avis du département de la justice, dont vous transmettez l'opinion, vous en êtes venu à la conclusion que vous ne pouvez pas maintenant vous rendre à cette demande.

J'ai, etc.,

W. J. BUCHANAN, gérant général.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 1er janvier 1884.

MONSIEUR,—Je regrette d'apprendre que la demande verbale faite au gouvernement des obligations de concessions de terres acquises à la compagnie n'ait pas été favorablement accueillie, et j'ai reçu instructien de demander que la chose soit de nouveau prise en considération, et de soumettre à l'appui de cette demande, un relevé indiquant la situation des obligations de concessions de terres, et la garantie qu'elles couvrent.

On remarquera que les terres réellement acquises à la compagnie, constituent plus qu'une ample garantie pour les obligations grevées, comme sûreté du paiement de la balance du dépôt, et couvrant d'avance les dividendes d'actions après avoir laissé une provision suffisante pour tout le reste des obligations de la compagnie.

Avec le produit de la vente de 3,752,000 acres de terre, la compagnie a racheté des obligations jusqu'à concurrence de $8,854,000.

Il y a en circulation une balance d'obligations de $1,146,000 à laquelle il n'est pas pourvu, et à l'encontre de laquelle la compagnie possède des terres acquises jusqu'à concurrence de 10,003,705 acres.

Ces terres, à $1 l'acre, représenteraient la somme de.....		$10,003,705
Contre laquelle il y a la charge représentée par les obligations en circulation.....	$1,146,000	

Et si les obligations actuellement demandées sont libérées, il y aura la charge additionnelle de.....	1,004,000	
		2,150,000
Ce qui laisse des terres représentant, à $1 de l'acre, une somme de.....		$7,853,000

Comme garantie pour les $5,258,000 d'obligations déposées entre les mains du gouvernement, en exécution de la convention de garantie.

Si l'on prenait le prix moyen des ventes passées—$2.36 l'acre—comme valeur des terres, il resterait, à titre de garantie, pour $18,500,000 de ces terres.

Dans ces circonstances, on me prie de demander que les obligations acquises à la compagnie, ainsi que ci-dessous, lui soient transférées.

Balance due en obligations lors de l'achèvement de 921 milles de la section du Centre, et de 100 milles de la section de l'Est.....	$ 49,227.88
Montant dû pour 38 milles—section du Centre—complétés depuis.....	439,999.77
Montant dû pour 67 milles—section de l'Est—complétés depuis.....	515,382.76
Montant total dû.....	$1,004,610.41

J'ai, etc.,
C. DRINKWATER, secrétaire.

L'honorable sir LEONARD TILLEY, ministre des finances.

RELEVÉ INDIQUANT LA SITUATION DES OBLIGATIONS GARANTIES PAR LES TERRES CONCÉDÉES.

		Acres.
Terres acquises jusqu'à ce jour.....		13,755,705
Terres vendues.....		3,752,000
Acquises et non vendues.....		10,003,705
Avec le produit de la vente de 3,752,000 acres de terres, la compagnie a réellement racheté des obligations garanties par les terres concédées jusqu'à concurrence de.....	$ 6,108,500	
Il y en a entre les mains de compagnies de terres, à l'encontre de paiements à devenir dus sur terres vendues, pour.....	1,382,000	
Balance de prix d'achat applicable aux obligations émises.....	1,363,500	
Obligations rachetées ou pour lesquelles provision a été faite.....	$ 8,854,000	

Balance des obligations en circulation, $1,146,000, à l'encontre desquelles la compagnie possède des terres acquises jusqu'à concurrence de 10,003,705 acres.

Ces terres, à $1 l'acre, représenteraient		$10,003,705
A déduire, obligations en circulation.....	$ 1,146,000	
A déduire, obligations actuellement demandées, soit.....	1,004,000	
		2,150,000

Ce qui laisse comme garantie pour les $5,258,000 d'obligations déposées en exécution de la convention des terres valant..... ....$ 7,853,705
Soit, à $2.36 l'acre—prix moyen des ventes passées.... 18,500,000

OTTAWA, 2 janvier 1884.

MON CHER CAMPBELL,—Au sujet de la lettre du sous-ministre de la justice, en date du——courant, je désire savoir plus particulièrement si, à votre avis, l'arrêté du conseil en date du 7 novembre dernier, fait qu'il est maintenant illégal pour le gouvernement de remettre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ses obligations garanties par les terres concédées, à mesure qu'elle les acquiert, dans le cas où le gouvernement jugerait nécessaire de le faire, jusqu'à ce que les obligations déjà engagées par cet arrêté du conseil aient été libérées.

Votre dévoué,

S. L. TILLEY.

SIR ALEX. CAMPBELL, ministre de la justice.

OTTAWA, 3 janvier 1884.

MON CHER TILLEY,—En réponse à votre note d'hier, j'ai l'honneur de dire que le dégagement, en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de ses obligations garanties par les terres concédées à mesure qu'elle les acquiert, est strictement conforme aux termes du contrat faisant partie de l'acte 1881, et qu'il n'y a rien dans la convention du 7 novembre, qui rende illégale, en ce moment, cette disposition des obligations.

L'objet de M. Burbidge, dans sa lettre du 12 décembre dernier à M. Courtney, était de suggérer que la compagnie ayant été autorisée à engager une partie ($5,250,000) de ces obligations avant qu'elles fussent acquises, il conviendrait que les obligations acquises à la compagnie à l'avenir fussent retenues jusqu'à ce que le montant fût couvert.

Je demeure, votre dévoué,

A. CAMPBELL.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 7 janvier* 1884.

Vu le rapport du ministre des finances, en date du 5 janvier 1884, soumettant une demande, datée le 1er janvier courant, du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour le dégagement d'obligations garanties par les terres concédées, jusqu'à concurrence de $1,004,610.41, faisant partie de $10,000,000 des dites obligations déposées à la banque de Montréal à l'ordre du gouvernement :

Le comité, sur la recommandation du ministre des finances, et pour les raisons exposées dans son rapport, suggère que la demande du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique soit favorablement accueillie, et que des obligations pour un montant de $1,004,000 soient libérées d'entre les obligations de concessions de terres déposées à la banque de Montréal à l'ordre du gouvernememt.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

MINISTÈRE DES FINANCES, OTTAWA, 5 janvier 1884.

Le soussigné a l'honneur de rapporter au conseil qu'il a reçu du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique une demande, datée le 1er courant, à l'effet de libérer des obligations garanties par les terres concédées jusqu'à concurrence de $1,004,610.41, faisant partie de $10,000,000 de ces obligations déposées entre les mains de la banque de Montréal à l'ordre du gouvernement. Avant de faire rapport sur cette demande, le soussigné désire attirer l'attention du conseil sur les sections 17 et 18 de l'acte de la compagnie (44 Vict., chap. 1), relatives à

l'émission d'obligations garanties par les terres concédées. Par ces sections, la compagnie est autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $25,000,000, dont $5,000,000 devraient être déposées entre les mains du gouvernement et sont actuellement dans la voûte du département des finances, pour être retenues à titre de garantie de la fidèle exécution de l'entreprise, sous le rapport de l'entretien et de l'exploitation continue du chemin de fer par la compagnie, ainsi que convenu, pendant dix ans après son achèvement. Pour ce qui est des $20,000,000 restant, il fut enjoint d'en déposer le produit entre les mains du gouvernement, et de ces $20,000,000, $10,000,000 furent placées sur le marché et prises par le public, et leur produit, à mesure qu'acquis à la compagnie, lui fut dûment remis. La demande actuellement sous considération est la première se rapportant à la balance de $10,000,000 qui n'a pas été écoulée par la compagnie, et qui est encore en la possession de la banque de Montréal à l'ordre du gouvernement.

Le soussigné constate que, jusqu'ici, la compagnie a construit les premiers 900 milles de la section du Centre, 54 milles dans la partie ouest de la section du Centre, et 167 milles de la section de l'Est, ce qui donne jusqu'à ce jour, un total de 1,121 milles sur les 2,000 milles mentionnés dans l'acte. Il constate aussi que le nombre d'acres de terre à être concédés à la compagnie pour ces 1,121 milles est, au compte de la compagnie, de 13,755,705; mais ceci a été calculé sans tenir compte des fractions, et comme question de fait, le montant acquis est d'une bagatelle plus élevé, soit 13,755,763. Le produit des obligations garanties par les terres concédées à être reçu du gouvernement par la compagnie, calculé au même nombre de piastres que le nombre d'acres de terre, moins un cinquième, s'élèverait à $11,004,610, dont, ainsi que déjà mentionné, $10,000,000 ont été payées à la compagnie à même le produit des obligations placées sur le marché. La balance, soit $1,004,610.41, fait maintenant l'objet de la demande du secrétaire à l'effet que cette balance soit dégagée d'entre les obligations déposées à la banque de Montréal à l'ordre du gouvernement.

Le soussigné doit dire qu'il fut jugé à propos de consulter le ministère de la justice avant de faire rapport au conseil; et le ministre de la justice rapporte, en date du 3 courant, que "le dégagement, en faveur de la compagnie, de ses obligations garanties par les terres concédées à mesure qu'elle les acquiert, est strictement conforme aux termes du contrat faisant partie de l'acte de 1881, et qu'il n'y a rien dans la convention du 8 novembre, qui rende illégale, en ce moment, cette disposition des obligations." On s'est demandé si, vu qu'une forte proportion des obligations avaient été engagées d'avance, et avant qu'elles fussent acquises, suivant la convention de novembre dernier, il était sage de dégager le montant actuellement demandé, et le soussigné a cru de son devoir de demander au secrétaire de la compagnie d'exposer d'une manière déterminée, en faisant sa proposition, la situation dans lequelle se trouve actuellement la compagnie à l'égard des terres à elle acquises en tant que sa ligne se trouve construite. Ainsi que déjà dit, il constate que les terres acquises jusqu'à ce jour s'élève, comme le déclare la compagnie, à 13.755,705 acres; que la compagnie a vendu 3,752,000 acres de terre, ce qui en laisse invendus ce jour, 10,003,705 acres; qu'avec le produit de 3,752,000 acres de terre la compagnie a réellement racheté des obligations garanties sur les terres concédées jusqu'à concurrence de $6,108,500; qu'en outre, il y a entre les mains de compagnies de terres, à l'encontre de paiements à devenir dus sur terres vendues, des obligations au montant de $1,383,000, et qu'il y a une balance de prix d'achat de $1,363,500, applicable aux obligations émises. En réalité, à même les terres vendues jusqu'à concurrence de 3,752,000 acres, la compagnie a racheté ou fait provision pour $8,854,000 d'obligations sur les $10,000,000 mis en circulation. On verra par conséquent que déduction faite de ce montant de $8,854,000, la balance des obligations en circulation ne s'élève qu'à $1,146,000, contre 13,003,705 acres de terres acquis et non vendus; et si au montant des obligations actuellement en circulation nous ajoutons le montant présentement demandé, soit $1,004,000, il n'y aura que pour $2,150,000 d'obligations en circulation; et en évaluant les terres à $1 l'acre seulement, il resterait, à l'encontre de ces obligations, pour $7,853,000 de terres non engagées. La compagnie dit, toutefois, que les terres vendues jusqu'ici ont rapporté en

moyenne $2.26 l'acre. Il semble néanmois au soussigné, qu'en prenant le chiffre le plus bas—$7,853,000—il n'y aurait encore aucun danger à se rendre à la demande de la compagnie; et vu l'importance de l'entreprise qu'exécute actuellement la compagnie, et qu'il est extrêmement désirable, dans l'intérêt du pays, que cette entreprise soit promptement achevée, le soussigné a l'honneur de recommander que la demande faite par le secrétaire soit favorablement accueillie, et que des obligations au montant de $1,004,000 soient dégagées d'entre les obligations déposées dans la banque de Montréal à l'ordre du gouvernement.

Respectueusement soumis,

S. L. TILLEY, ministre des finances.

OTTAWA, 10 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien dégager, en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des obligations jusqu'à concurrence de $1,004,000, d'entre les obligations de concessions de terres actuellement déposées entre vos mains à l'ordre du gouvernement.

J'ai l'honneur, etc.,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le gérant général de la banque de Montréal, Montréal.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 11 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, priant la banque de dégager en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour $1,004,000 d'obligations de concessions de terres, d'entre celles déposées entre ses mains à l'ordre du gouvernement,—ce qui a été fait.

J'ai, etc.,

W. J. BUCHANAN, gérant général.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 26 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'article de la convention récemment conclue entre votre compagnie et le gouvernement, par lequel une charge a été créée sur toutes sommes acquises à la compagnie, à titre de subvention postale et pour service de transport, et je dois vous prier de vouloir bien transmettre à ce département tous comptes de ces services pour recouvrement.

J'ai l'honneur, etc.,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

C. DRINKWATER, secrétaire C. P. C., Montréal.

COPIE de la lettre suivante a été envoyée, le 26 novembre, au sous ministre des chemins de fer et canaux, au surintendant général adjoint des affaires des sauvages, au contrôleur de la police à cheval du Nord-Ouest, au sous-ministre de l'agriculture, au sous-ministre de l'intérieur, au sous-ministre de la milice et de la défense, et au sous-ministre des travaux publics.

OTTAWA, 26 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que par une convention récemment conclue avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le but de garantir le paiement de certains deniers que la compagnie s'est par là engagée de payer au gouvernement (*voir* arrêté du conseil en date du 7 novembre 1883), une charge a été créée sur toutes sommes acquises et à être acquises à la compagnie, à titre de subvention postale et pour service de transport, et je dois maintenant vous prier de vouloir bien, à l'avenir, verser toutes sommes devant être payées, pour ces services, par votre département à la compagnie, entre les mains du receveur général et non entre celles de la compagnie.

J'ai l'honneur, etc.,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le directeur général des postes adjoint.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 29 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26 courant, demandant que tous comptes pour subvention postale et service de transport, acquis à la compagnie, soient transmis au département des finances pour être recouvrés et appliqués ainsi que prévu dans la convention entre la compagnie et le gouvernement relativement à la garantie.

Je suis, etc.,

C. DRINKWATER, secrétaire.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 10 décembre 1883.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 26 du mois dernier, dans laquelle vous demandez que ce département verse toutes sommes par lui payables à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, entre les mains du receveur général et non entre celles de la compagnie, et relativement à ma réponse du 29 du même mois vous informant qu'il sera fait selon votre demande, j'ai l'honneur de dire, pour votre information que j'ai envoyé des instructions en conséquence au commissaire des affaires des sauvages pour le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, mais un télégramme de ce fonctionnaire, en date du 8 courant, m'apprend que les employés du chemin de fer à Régina n'ont pas d'instructions à cet égard, et qu'ils exigent le paiement avant délivrance des marchandises transportées pour ce département. Voulez-vous avoir la bonté de me dire immédiatement quelle ligne de conduite vous désirez que le département adopte dans les circonstances présentes.

J'ai, etc.,

L. VANKOUGHNET, surint. gén. adjoint des affaires des sauvages.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 11 décembre 1883.

MONSIEUR,—Au sujet de ma lettre du 26 novembre dernier, j'ai l'honneur de vous annoncer que le surintendant général adjoint des affaires des sauvages m'a informé que les employés du chemin de fer à Régina exigent le paiement avant délivrance des marchandises transportées pour le susdit departement, et vous m'obligerez en donnant aux employés de cet endroit instruction de délivrer ces marchandises et d'envoyer à mon département, pour recouvrement, les comptes de transport des dites marchandises, ainsi que suggéré dans ma lettre ci-dessus mentionnée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

C. DRINKWATER, secrétaire, C.C.P., Montréal.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 17 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 11 courant, concernant les comptes de transport de marchandises par cette compagnie, pour le département des affaires des sauvages, dans le Nord-Ouest.

J'ai l'honneur, etc.,

C. DRINKWATER, secrétaire.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 31 décembre 1883.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 14 courant, j'ai l'honneur de vous inclure copie d'une lettre de l'honorable E. Dewdney, commissaires des affaires des sauvages pour le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, concernant la convention mentionnée dans la vôtre du 26 novembre dernier, et par laquelle certaines sommes dues par l'Etat à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, doivent être payées au receveur général et non à la compagnie.

Puis-je vous demander de vouloir bien me favoriser d'une réponse à ma lettre ci-dessus citée demandant conseil sur la ligne de conduite que vous désirez voir adopter par ce département, en face du fait, rapporté par M. Dewdney, que les employés du chemin de fer à Régina n'ont pas reçu d'instructions à ce sujet des autorités du chemin, et qu'ils se font payer avant délivrance des marchandises, par eux transportées pour ce département.

J'ai l'honneur, etc.,

L. VANKOUGHNET, surint. gén. adjoint des aff. des sauv.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

BUREAU DU COMMISSAIRE DES AFFAIRES DES SAUVAGES.

RÉGINA, T. N. O., 12 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 29 du mois dernier transmettant copie d'une lettre du sous-ministre des finances, au sujet de certain arrangement pour le paiement de sommes dues à la compagnie du C. C. P. par le gouvernement fédéral, et, en réponse, le télégramme qui suit a été envoyé au département :—

"Les employés du chemin de fer, ici, n'ont pas d'instructions dans le sens de votre lettre du 29 novembre ; ils exigent qu'on paie avant délivrance."

A moins que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne donne des instructions à ses agents le long de la ligne, nous ne pouvons pas exécuter vos ordres. Lorsque l'agent reçoit des marchandises qui me sont adressées, il réclame certains frais de transport ; et si ces frais ne sont pas payés, on ne laisse pas sortir les marchandises du dépôt. Il en est de même lorsqu'on expédie des marchandises.

Je suis, etc.,

E. DEWDNEY, commissaire.

Télégramme à C. Drinkwater, Cie du C. C. P., Montréal.

2 janvier 1884.

Vous êtes-vous occupé de l'affaire dont il est question dans ma lettre du 11 décembre, au sujet de la délivrance de marchandises au département des affaires des sauvages à Régina ?

J. M. COURTNEY.

Télégramme—de Montréal—à J. M. Courtney.

OTTAWA, 2 janvier 1884.

Oui ; donné les instructions nécessaires à notre monde, à Winnipeg, le 17 décembre.

C. DRINKWATER.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 5 janvier 1884.

CHER MONSIEUR,—Votre dépêche du 2 courant. J'ai reçu de votre surintendant général à Winnipeg, une lettre m'informant que des instructions conformes à ce que vous avez suggéré ont été données au sujet des comptes pour le transport de marchandises pour le département des sauvages.

Votre dévoué,

C. DRINKWATER.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 19 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur l'arrêté du conseil en date du 7 novembre dernier, et sur la convention à laquelle il sert de base, entre le gouvernement du Canada, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et la banque de Montréal. Par cette convention, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'engage à déposer entre les mains du gouvernement certaines obligations garanties par des concessions de terres et certificats d'actions, et une charge est aussi

créée sur certaines obligations actuellement retenues par le gouvernement à titre de garantie de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que sur toutes sommes de deniers acquises et à être acquises à la compagnie comme subvention postale et pour service de transport. Je dois maintenant vous demander de m'informer, le plus tôt qu'il vous sera possible, si les garanties ci-dessus mentionnées ne devraient pas être transférées à l'Etat, ou si, à votre avis, elles le sont par la convention dont il est question plus haut. Vous m'obligerez en consultant le ministre de la justice à ce sujet.

J'ai, etc.,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le sous-ministre de la justice.

OTTAWA, 28 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 19 courant attirant l'attention sur l'arrêté du conseil du 7 novembre dernier, ainsi que sur la convention, basée sur cet arrêté, entre le gouvernement du Canada, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la banque de Montréal.

Vous dites que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, est obligée de déposer entre les mains du gouvernement certaines obligations garanties par les terres concédées et certains certificats d'actions, et qu'une charge est aussi créée sur certaines obligations de concessions de terres actuellement retenues par le gouvernement à titre de garantie de l'exploitation du chemin de fer, ainsi que sur toutes sommes de deniers acquises et à être acquises à la compagnie comme subvention postale et pour service de transport.

Je comprends que les obligations ci-dessus déposées entre les mains du gouvernement et celles qu'il retient en vertu de la convention de novembre dernier, sont payables au porteur.

Vous demandez d'être informé si les garanties ci-dessus mentionnées devraient être transférées à l'Etat, ou si, à mon avis, elles le sont par la convention dont il est question plus haut. En réponse, je dois dire que de l'avis du ministre, il n'est pas besoin de transfert des obligations garanties par les terres concédées.

Pour ce qui est de votre question, vu qu'elle affecte les sommes acquises ou à être acquises à la compagnie à titre de subvention postale et pour service de transport, j'ai l'honneur de vous prier de me dire s'il y a ou non des contrats par écrit entre le gouvernement et la compagnie, et, le cas échéant, ce qu'ils sont en substance.

J'ai, etc.

GEO. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 8 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien m'informer s'il y a quelques contrats par écrit entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour le transport des malles ou pour aucuns services se rattachant à votre département ; et, si quelques contrats de ce genre ont été passés, vous m'obligerez en ayant la bonté de m'en fournir les copies dès que vous le pourrez.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le sous-directeur général des postes.

OTTAWA, 8 janvier 1884.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre datée ce jour, j'ai l'honneur de vous informer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique transporte les malles sous le coup de l'obligation générale établie par la loi à cet égard, et le transport en est payé par ce département aux prix ordinaires pour le service de la malle par chemin de fer. Il n'y a pas de contrat spécial ni de contrat par écrit à cette fin; l'étendue du service en question, sur quelque partie que ce soit de la ligne, varie de temps

à autre selon les besoins de la poste, et l'on y fait face au moyen des trains desservant le trafic ordinaire de la compagnie.

J'ai, etc.,

W. H. GRIFFIN, sous-directeur général des postes.

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

OTTAWA, 9 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 du mois dernier, et en réponse je dois dire que je me suis informé du département des postes s'il y avait quelque contrat par écrit avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour le transport des malles. Je vous transmet la réponse du sous-directeur général des postes à ce sujet. C'est le département qui pourrait avoir le plus d'affaires de ce genre avec le chemin de fer, et je n'ai pas jugé à propos d'écrire aux autres départements touchant leurs affaires de transport, vu qu'il est très douteux qu'ils aient des contrats par écrit à cet égard.

Votre très dévoué,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

Le sous-ministre de la justice.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

COMPTE DE LA SUBVENTION.

Jusqu'au 4 décembre 1883 :	
900 milles, section du Centre (partie est) à $10,000.	$ 9,000,000 00
21 " " (partie ouest) à $13,333.	279,993 00
120 " " de l'Est, à $15,384.61.....	1,846,153 20
A ajouter—	
Jusqu'au 22 décembre 1883 :	
33 milles, section du Centre (partie ouest) à $13,333	439,989 00
47 " " de l'Est, à $15,384.61.....	723,076 67
	$12,289,211 87

ÉTENDUE EN ACRES.

Jusqu'au 4 décembre 1883 :	
900 milles à $12,500.00.....	11,250,000 00
21 " 16,666.66.....	350,000 00
120 " 9,615.35.....	1,153,842 00
A ajouter—	
Jusqu'au 22 décembre 1883:	
33 milles à $16,666.66.....	550,000 00
47 " 9,615.35.....	451,921 45
	$13,755,763 45

RÉPONSE

(31*f*)

Sur les sujets suivants concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, déposée sur le bureau de la Chambre des communes le 4 février 1884, savoir :

1. Pages 10 à 15, inclusivement, du rapport du département.
2. " 7 à 13, " " (Annexe n° 5).
3. " 154 à 154 " " (Annexe n° 9).
4. Mémoire sur le tracé, par M. Schreiber, 2 février 1884.
5. Mémoire sur les travaux non terminés, par M. Schreiber, 2 février 1884.
6. 7. 8. Profils de 1 à 16, indiquant les embranchements, la ligne-mère, et leurs sections approuvées. (*Non imprimés.*)
9. Relevé statistique exigé par l'acte refondu des chemins de fer.
10. Rapports des paiements, etc., ou états du département des finances.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 4 février 1884.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 2 février 1884.

MONSIEUR,—Ayant été prié de donner des renseignements les plus complets possibles, jusqu'à la date la plus rapprochée, sur des sujets se rattachant au chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de soumettre les documents suivants, savoir :—

1. De la page 10 à la page 15 du rapport de l'honorable ministre, en date du 1er du mois dernier.

2. Mon rapport annuel sur le chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 22 septembre 1883.

3. Une communication de M. Van Horne, en date du 27 novembre 1883, couvrant les lettres du major Rogers et de M. James Ross.

4. Un mémoire dressé par moi, le 2 fevrier 1884, sur les progrès du tracé et autres explorations.

5. Un mémoire préparé par moi, le 2 février 1884, sur la nature générale des travaux restant à faire sur les section de l'Est et du Centre.

6. Une carte indiquant les embranchements construits et projetés.*

7. Une carte de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, distinguant entre la portion construite, celle dont le tracé est approuvé, et celle dont le tracé est projeté ; non approuvé.*

8. Un profil de toute la portion des sections de l'Est et du Centre dont le tracé est approuvé.*

9. Le relevé statistique fourni par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, conformément aux exigences de l'acte refondu des chemins de fer et de ses modifications.

10. Rapport des paiements, etc., se composant de cinq états du département des finances.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

*Non imprimé.

1.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, telle qu'adoptée par le gouvernement, s'étend depuis Callander, lac Nipissingue, jusqu'à Port-Moody, Colombie-Britannique.

Par le contrat passé en 1881 avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement s'est engagé à construire la ligne entre Port-Arthur

(autrefois Prince-Arthur's-Landing), sur le lac Supérieur, et la rivière Rouge ; aussi entre la traverse de Savona (*Savona's Ferry*), au pied du lac Kamloops, et Port-Moody, dans la Colombie-Britannique. De son côté, la compagnie s'est engagée à construire, dans un temps donné, la ligne entre la station de Callander—son terminus oriental, à l'extrémité est du lac Nipissingue—et Port-Arthur, ainsi qu'entre la rivière Rouge et la traverse de Savona,—la ligne entière devant être à son achèvement la propriété de la compagnie, et devant être dès lors entretenue et exploitée par elle.

Ligne-mère.

Par l'achat d'autres lignes, le chemin de fer de la compagnie a été prolongé vers l'est depuis Callandar jusqu'à Montréal ; les distances suivantes sont calculées pour une route passant par le cité de Winnipeg et la Passe du Cheval-qui-Rue.

	Milles.
De Montréal à Ottawa	120
D'Ottawa à Pembroke	105
De Pembroke à Callander	120
De Callander à Port-Arthur	650
De Port-Arthur à Winnipeg	428½
De Winnipeg à la Traverse de Savona (distance approximative)	1,250
De la Traverse de Savona à Port-Moody	215
Longueur totale (approximative)	2,888½

En outre la compagnie a des embranchements—construits et en voie de construction—d'une longueur collective de 395 milles.

La portion du chemin entre Pembroke et Callander—120 milles—faisait autrefois partie du Canada Central, et elle a reçu du gouvernement fédéral une subvention de $12,000 par mille. Elle a été achevée pendant l'exercice.

Avancement des travaux à la charge du gouvernement.

De la section comprise entre Prince-Arthur et Winnipeg, la portion de Winnipeg au Portage-du-Rat, ainsi que l'embranchement de Pembina, depuis Saint-Boniface (vis-à-vis de Winnipeg) jusqu'à Emerson, ayant déjà été transmise à la compagnie, il restait à être construit par le gouvernement, au commencement de l'exercice, la portion s'étendant entre le Portage-du-Rat et Port-Arthur, soit 297 milles.

En mai 1883, cette portion était assez avancée pour permettre le service de trains réguliers, et comme il importait beaucoup de la livrer sans délai à la circulation, tout en évitant le danger et les difficultés auxquels on se fût exposé en essayant de faire marcher la construction et l'exploitation autremant que sous un seul et même contrôle, le gouvernement ratifia des arrangements en vertu desquels les entrepreneurs de la subdivision entre le Portage-du-Rat et la rivière de l'Aigle furent dispensés d'exécuter ce qui restait à y faire de travaux,—la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'engageant, moyennant une somme en bloc, non seulement à terminer cette subdivision, mais encore à exécuter les mêmes travaux restant à faire sur la section entière entre Port-Arthur et la rivière Rouge. Elle a depuis poussé les travaux avec vigueur, tout en exploitant régulièrement le chemin.

Par conséquent, la seule portion qu'il reste à construire au gouvernement est la section s'étendant de la Traverse de Savona à Port-Moody, dans la Colombie-Britannique—distance de 215 milles. Les travaux compris dans les cinq contrats qui se partagent cette section ont été poussés avec vigueur. Sur la portion de Port-Moody à Emory's-Bar—distance de 86 milles—la voie est posée sur un parcours de 70 milles, et le dressement de la plate-forme est suffisamment avancé pour permettre de poser la voie d'un bout à l'autre. On s'attend à ce que tous les travaux de l'entreprise soient finis vers le mois de juillet prochain. Sur la division voisine—29 milles—jusqu'à Boston-Bar, les travaux sont pratiquement terminés, la voie étant posée et ballastée d'un bout à l'autre. A l'est de Boston-Bar jusqu'à Lytton—29 milles—les constructions, à l'exception du pont de fer sur la rivière Fraser, sont presque terminées.

La voie est posée sur un parcours d'environ 23 milles, et le dressement de la plate-forme tire rapidement à sa fin. La maçonnerie du pont de la rivière Fraser est en voie de construction, et la superstructure, manufacturée en Angleterre, est arrivée.

Depuis Lytton jusqu'au pont de Spence (*Junction Flat*)—29 milles—le dressement de la plate-forme est presque terminé, et du pont de Spence à la Traverse de Savona—42 milles—le nivellement est avancé, et, ainsi que les ponts, sera probablement prêt à recevoir la voie vers le mois de septembre prochain, époque à laquelle on espère que la voie sera posée sur toute la distance entre la Traverse de Savona et Port-Moody.

Avancement des travaux à la charge de la compagnie du chemin de fer caaadien du Pacifique.

Les travaux à être exécutés par la compagnie conformément à son contrat, sont compris dans les sections suivantes, savoir :—

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (section de l'Est).....	650
De Winnipeg à la traverse de Savona (section du Centre)....	1,250
Total.....	1,900

Section de l'Est (*de Callander à Port-Arthur*).—Les diverses explorations de tracé entreprises sur cette section sont maintenant reliées, et les résultats obtenus sont favorables sous le double rapport des pentes et des courbes.

Le tracé du chemin, sur une distance totale de 130 milles à l'ouest de Callander, a été approuvé par des arrêtés du conseil, dont le dernier date du 6 décembre 1883, et il l'a été, sur une distance de 68 milles à l'est de Port-Arthur, par des arrêtés dont le dernier date du 29 mars 1883.

Sur une distance de 100 milles à l'ouest de Callander, jusqu'à environ 4 milles au delà de la jonction de Sudbury, la voie est posée, et la ligne est suffisamment achevée pour permettre le service de trains réguliers.

Il est à remarquer qu'à partir de la jonction de Sudbury, la compagnie est à construire jusqu'à Algoma-Mills, lac Huron, un embranchement de 93 milles de long, sur lequel de si rapides progrès ont été faits, qu'on espère pouvoir le livrer à la circulation à l'ouverture de la navigation, en mai 1884. Une ligne spéciale de steamers —la propriété de la compagnie—fera le service entre Algoma-Mills et Port-Arthur en correspondance avec le chemin de fer. On aura ainsi, à compter de cette époque, une route canadienne directe pour Winnipeg et les montagnes Rocheuses.

Sur la ligne-mère, à l'ouest de la jonction de Sudbury, les travaux de construction sont activement poussés sur un parcours d'environ 15 milles.

Depuis Port-Arthur dans une direction est jusqu'à la rivière Népigon—distance d'environ 67 milles—la voie a été posée, et l'on espère qu'elle le sera sur un nouveau parcours de 35 milles pendant l'hiver actuel.

Sur une distance d'environ 100 milles à l'est de la rivière Népigon se rencontrent quelques-unes des tranchées dans la roche les plus considérables de la section. Les travaux sont en voie d'exécution.

Section du Centre, (*de la rivière Rouge à la Traverse de Savona, Kamloops.*)—Ainsi que le fait voir le rapport de l'année dernière, la compagnie avait à la fin de janvier 1883, terminé 581 milles de sa ligne mère à partir de Winnipeg vers l'ouest. Pendant la saison dernière, les travaux ont fait de tels progrès qu'aujourd'hui la voie est posée jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, sur une distance de 960 milles.

Le tracé du chemin sur une distance totale de 964 milles à l'ouest de Winnipeg, a été approuvé par une série d'arrêtés du conseil dont le dernier date du 6 décembre 1883.

L'obtention d'une route à travers les montagnes Rocheuses, par une passe autre que celle de la Tête-Jaune, que le premier tracé avait en vue, a longtemps occupé la compagnie, qui a choisi une ligne par la Passe du Cheval-qui-Rue, cette route permettant, à ce qu'elle considère, la construction d'un chemin qui supportera favorablement

la comparaison avec les lignes existantes vers la côte du Pacifique, tandis que, comparée avec celle de la Tête-Jaune, elle abrégera d'au moins 100 milles le trajet pour se rendre à Port-Moody. La plus forte pente y sera de 116 pieds par mille.

La compagnie a fourni à ce sujet des copies de rapports faits par ses ingénieurs en novembre dernier. Ces rapports ont été imprimés dans une annexe qui suit, et l'on y trouvera des renseignements sur les travaux du génie qui nécessitent la route. (*Voir* annexe 9.)

Le choix possible, par la compagnie, d'une passe autre que celle de la Tête-Jaune, a été prévu et autorisé par un acte adopté en 1882, dont une section spéciale se lit comme suit :—

" La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pourra, sauf l'approbation du gouverneur en conseil, établir et tracer sa ligne principale du chemin de fer depuis Selkirk jusqu'au point de raccordement avec la section de l'ouest par quelque passe autre que la passe de la Tête-Jaune, pourvu que cette passe ne se trouve pas à moins de cent milles de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis."

Subvention.—L'article 5 du contrat de la compagnie s'exprime ainsi: " Lorsqu'une portion de pas moins de 20 milles de longueur du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat aura été construite et parachevée de manière à permettre la circulation régulière des convois, et que cette portion du chemin sera pourvue de l'équipement nécesaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concédera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette portion du chemin de fer lui donnera droit." En vertu d'une série d'arrêtés du conseil basés sur des certificats de l'ingénieur en chef, la subvention en argent et la concession de terre susdite ont été en partie payées à la compagnie, de temps à autre depuis le commencement des travaux, après tel achèvement,—la dite subvention en argent s'élevant, fin décembre 1883, à $12,289,211, pour 954 milles de la section du Centre, et 168 milles de la section de l'Est, soit, un total de 121 milles.

La concession de terre s'élève à 13,755,763 acres, moins un cinquième—soit 2,751,152 acres—retenu par le gouvernement en attendant l'achèvement de l'entreprise, ce qui donne un total de 11,004,611 acres transférés à la compagnie.

Tarif.—Un tarif de prix pour le transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Port-Arthur, ainsi que sur les embranchements, a été approuvé par un arrêté du conseil en date du 28 mai 1883.

Le rapport de l'ingénieur en chef de l'Etat, dressé après une récente inspection personnelle de tout le chemin, démontre que la ligne a été bien et solidement construite ; les plus gros cours d'eau sont franchis au moyen de solides ponts de fer reposant sur des culées et des piles en maçonnerie massive, et tous les travaux sont faits d'une manière parfaitement conforme aux exigences du contrat.

La vitesse avec laquelle les travaux ont marché a tellement dépassé l'attente, qu'on peut espérer avec confiance de voir la ligne entière livrée à la circulation quelque cinq ans avant la date fixée par le contrat (1er mai 1891). Pour assurer un résultat aussi désirable, le gouvernement s'est efforcé, par tous les moyens possibles, de prêter assistance à la compagnie, afin que la vigueur qui a caractérisé ses opérations jusqu'ici ne rencontre pas d'entraves inutiles.

Embranchements.

En outre de la subvention pour sa ligne-mère, la compagnie a, par son contrat, droit à une concession—en tant qu'au pouvoir du gouvernement—du terrain nécessaire pour la plateforme du chemin, les stations, etc., dans la construction d'embranchements.

La compagnie a entrepris de construire les embranchements suivants, savoir :—

L'embranchement d'Algoma.—Cette ligne appelée "embranchement du Sault-Sainte-Marie" dans le rapport de l'année dernière, a 93 milles de longueur et s'étend depuis la jonction de Sudbury—point de la ligne-mère à l'est de Callander—jusqu'à Algoma-Mills, lac Huron. Ainsi qu'il est dit ci-dessus, elle est bien avancée, et l'on espère qu'elle sera livrée à la circulation en mai 1884.

L'embranchement de Selkirk.—Cette ligne, longue de 22 milles, s'étend depuis Winnipeg, le long du côté ouest de la rivière Rouge, jusqu'à Selkirk-Ouest. Elle a été terminée pendant la saison dernière et est maintenant livrée à la circulation.

L'embranchement de la Montagne de Pembina ou du Sud-Ouest, (164 milles) :—La compagnie a construit et exploité actuellement cet embranchement sur un parcours de 102½ milles, savoir, depuis Winnipeg jusqu'à Manitoba-City. Audelà de ce point on est à tracer la ligne.

L'embranchement d'Emerson :—Cette ligne, d'une longueur de 15 milles, s'étend depuis la jonction de la Montagne-de-Pembina jusqu'à Emerson ; elle est presque terminée et prête pour le trafic. La corporation d'Emerson, à laquelle le gouvernement fédéral a accordé une subvention de $50,000 autorisée par le parlement, est à construire sur la rivière Rouge un pont qui desservira à la fois le chemin de fer et la circulation ordinaire.

Embranchement de Gretna—Cette ligne de 14 milles de long, à partir de la jonction de la Montagne-de-Pembina, jusqu'à Gretna, sur la frontière internationale, à environ 20 milles à l'ouest d'Emerson, est terminée et en exploitation.

A part les précédentes, la compagnie possède pour les avoir acquises par transport ou par achat diverses lignes d'embranchements, dont la liste se trouve dans le rapport ci joint de l'ingénieur en chef. (Annexe n° 3.)

2.

ANNEXE N° 3.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 22 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux d'exploration, de construction, etc., se rattachant au chemin de fer canadien du Pacifique, exécutés jusqu'à ce jour.

Dans le tableau des distances que contenait ce dernier, je donnais 1,350 milles à la section centrale (de la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry). C'était, entre ces deux points, la distance qu'on avait d'abord calculée, *viâ* Yellow-Head-Pass. Les explorations par la voie de Kicking Horse-Pass n'étaient pas alors assez avancées pour me faire croire qu'il fût possible de trouver une route dans cette direction ; mais d'après les renseignements que j'ai recueillis depuis, je suis en mesure de dire qu'on a trouvé *viâ* Kicking-Horse-Pass, une route non seulement praticable, mais d'une centaine de milles plus courte que l'autre, et je pense maintenant pouvoir réduire à 1,250 milles ou à peu près la longueur de la section centrale.

TABLEAU DES DISTANCES.

LIGNE-MÈRE.

Montréal à Port-Moody.

	Milles.
Montréal à Ottawa	120
Ottawa à Pembroke	105
Pembroke à Callander	120
Callander à Port-Arthur (autrefois Prince-Arthur's-Landing).	650
Port-Arthur à la Rivière-Rouge	433
Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,250
Savona's-Ferry à Port-Moody	215
	2,893

Embranchements construits et en voie de construction :—

	Milles.
Embranchement d'Algoma	93
" de Pembina	65
" Colville-Landing	2
" Selkirk	20
" Stonewall	20
" du Sud Ouest	164
" de Gretna	14
" d'Emerson	15
	393

La compagnie a acheté et exploité les embranchements suivants :—

	Milles.
Saint-Lin	13
Saint-Jérôme	14
Saint-Eustache	8
Aylmer	9
Brockville	46
Perth	12
	102

Résumé.

	Milles.
Ligne-mère	2,893
Embranchements construits et en voie de construction	393
Embranchements achetés	102
	3,388

LIGNE-MÈRE.

De Montréal à Ottawa, 120 *milles.*

Cette ligne formait autrefois la Division Ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et a été construite par la province de Québec, qui en a eu la propriété. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en a fait l'acquisition dans le cours de l'année dernière. Cette partie de la ligne est bien et solidement construite.

D'Ottawa à Pembroke, 105 *milles.*

Cette ligne faisait autrefois partie du chemin de fer Canada-Central, et la compagnie du Pacifique l'a achetée il y a deux ans. Elle est bien construite.

De Pembroke à Callander, 120 *milles.*

Autrefois désignée sous le nom de prolongement du chemin de fer Canada Central, cette ligne avait été construite à l'aide d'une subvention fédérale de $12,000 par mille. Elle a été terminée dans ces derniers temps et elle est solidement construite. Elle appartient maintenant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui l'exploite.

De Callander à Port-Arthur (ci-devant Prince-Arthur's-Landing), 650 *milles.*

Cette ligne est désignée sous le titre de " Section Est " dans le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui aux termes de ce même contrat s'est chargée de sa construction. Le tracé est définitivement établi. Les pentes n'ont pas plus de 53 pieds par mille et les courbes ont au minimum 8°, ce qui est beaucoup mieux qu'on ne le croyait.

Le terrassement et les ponts sont finis, et les rails posés sur une distance de quatre-vingt-dix milles à l'ouest de Callander ; sur une autre distance de dix milles (jusqu'à la jonction de Sudbury), ces travaux sont très avancés. De la jonction de Sudbury, où l'embranchement d'Algoma quitte la ligne-mère, les travaux de construction sont pressés activement sur une autre distance de quinze milles, et les explorations du tracé entre ce pont et le Pic sont à peu près terminées.

Entre le Pic et Négigon (Rocher-Rouge), un nombreux personnel de travailleurs est à l'œuvre, et on a tout lieu de croire que l'hiver prochain verra l'exécution d'une bonne partie des gros ouvrages.

De Népigon à Port-Arthur (ci-devant Prince-Arthur's-Landing), le terrassement et les ponts sont à peu près terminés ; il ne reste plus qu'à poser les rails sur toute la ligne. La voie est déjà très avancée, et les convois de construction la parcourent sur une distance d'environ trente cinq milles.

De Port-Arthur à la Rivière-Rouge, 433 *milles.*

Cette partie du chemin figure sous la désignation de "Section du Lac Supérieur" dans le contrat qui a été passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et le gouvernement s'est chargé de la construire. Dès le commencement du mois de mai dernier, les travaux de construction étaient assez avancés pour que les convois réguliers de voyageurs et de marchandises pussent se rendre du lac Supérieur à Winnipeg. L'intérêt du pays exigeait que cette section fût immédiatement ouverte au trafic. En conséquence, le gouvernement fit des arrangements avec la compagnie pour établir ce service sur toute la section ; et comme il paraissait essentiel que l'exploitation de la ligne et les travaux qui restaient à faire par les convois de construction fussent sous un seul et même contrôle, les entrepreneurs auxquels le gouvernement avait confié la sous-section comprise entre la Rivière-de-l'Aigle et le Portage-du-Rat furent, en vertu de certaines conditions auxquelles ils souscrivirent, dispensés du reste de leur contrat, la compagnie se chargea de terminer la section moyennant une certaine somme, et de compléter au prix du contrat les travaux laissés inachevés par les entrepreneurs du gouvernement. Ces arrangements faits, toute la section comprise entre Port-Arthur et la Rivière-Rouge, passa sous le contrôle de la compagnie ; depuis, les travaux de construction ont été poussés activement, et par suite, l'état du chemin s'est amélioré tous les jours. Le trafic est conduit avec une grande régularité, et il est très considérable sous le double rapport des voyageurs et des marchandises. Je suis d'opinion que plus de 90 pour 100 du trafic entre le Canada-Est et le Nord-Ouest ont passé par cette route, et les avantages résultant de l'ouverture de cette section se sont fait sentir l'été dans toute la Confédération, spécialement au Manitoba et dans le Nord-Ouest.

La compagnie a exploité le chemin dans des conditions assez difficiles.

Il n'y avait qu'un seul dépôt de machines, et seulement quelques gares et logements de cantonniers. Le service de l'eau était incomplet ; il a fallu faire plusieurs remblais et en redresser d'autres qui s'étaient tassés. Il n'y a pas de doute que la plupart de ces difficultés, sinon toutes, n'existeront plus.

De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry (Kamloops), 1,250 *milles.*

Dans le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette division du chemin est désignée "Section Centrale," et la compagnie la construit selon les termes de son engagement. Les travaux y ont été poussés avec une énergie dont on ne trouve peut-être pas d'exemple dans l'histoire de la construction des chemins de fer, et aussi grâce à la parfaite organisation établie par la compagnie avec la plus grande habileté.

Aujourd'hui les convois circulent sur un parcours de 881 milles à l'ouest de Winnipeg, jusqu'à 40 milles au delà de Calgary. A l'ouest de ce point, le terrassement et les ponts sont presque terminés jusqu'au sommet de Kicking-Horse-Pass, dans les montagnes Rocheuses, à environ 125 milles à l'ouest de Calgary, et on compte que les rails arriveront jusqu'à ce dernier point avant la fin de la présente saison.

A la date de mon dernier rapport annuel, les rails étaient posés et les convois y passaient sur une distance de 455 milles à l'ouest de Winnipeg. On croit que 510 autres milles seront établis avant l'hiver, ce qui portera à 965 milles la distance, à l'ouest de Winnipeg, traversée par des convois.

Sur cette partie du chemin les courbes sont faciles, et nulle part les pentes dépassent 40 pieds au mille, excepté sur les cinq milles de l'ouest, où elles atteignent 75 pieds au mille. Un nombreux personnel d'ingénieurs a été employé, l'été dernier, entre Kicking-Horse-Pass et Savona's-Ferry (Kamloops), et on m'informe que les explorations préliminaires sont terminées vers l'ouest, depuis le sommet de Kicking-Horse-Pass jusqu'au bas de la pente rapide sur le penchant ouest de la chaîne de Selkirk. C'est sur cette partie du chemin qu'on rencontrera les pentes les plus raides, mais on dit qu'elles n'auront pas plus de 116 pieds au mille et qu'elles se trouveront toutes comprises sur une distance de 100 milles tout au plus, avantage très important sous tous les rapports. A partir de la seconde traverse de la rivière Columbia, il est question de faire passer la ligne par Eagle-Pass, et de là sur la rive sud du lac Kamloops jusqu'à Savona's-Ferry ; mais jusqu'ici la compagnie n'a encore soumis à l'approbation du gouvernement aucun plan ou profil de la division des Montagnes-Rocheuses. J'ai déjà dit qu'en adoptant cette route on raccourcirait la section centrale d'une centaine de milles.

De Savona's-Ferry à Port-Moody, 215 *milles.*

Cette partie du chemin est désignée "Section Ouest" dans le contrat de la compagnie ; le gouvernement en a entrepris la construction. D'après cet arrangement, le terrassement, la construction des ponts et la pose des rails ont été adjugés en cinq contrats, savoir :—

De Savona's-Ferry à Spence's-Bridge,	42	milles,	D. O. Mills,	entrepreneur.
De Spence's-Bridge à Lytton . . .	29	"	"	"
De Lytton à Boston-Bar	29	"	"	"
De Boston-Bar à Emory's-Bar . .	29	"	"	"
De Emory's-Bar à Port-Moody . .	86	"	A. Onderdonk,	"

De Savona's-Ferry à Spence's-Bridge.

Comme il paraissait probable que la compagnie pourrait juger à propos d'adopter une route au sud du lac Kamloops, un nouveau tracé fut fait, au cours de l'été dernier, sur une douzaine de milles à l'ouest de Savona's-Ferry, sur le bord sud de la rivière Thompson ; on a constaté que pour la construction il était aussi praticable que l'ancien tracé sur le côté nord, et de deux milles plus court.

L'entrepreneur fut informé qu'il pouvait, quand il le jugerait à propos, commencer les travaux sur le premier tracé, rive nord ; mais il déclara que, selon lui, il vaudrait mieux adopter le tracé de la rive sud, sur lequel il était également prêt à construire le chemin. Comme il n'y avait pas urgence de commencer la construction de ces douze milles, il préféra attendre qu'une décision fût prise au sujet du tracé, bien qu'il eût mis un nombreux corps d'ouvriers à l'œuvre sur cette partie de son contrat vers l'ouest ; par conséquent rien n'a été fait sur l'ancien tracé. La route au sud du lac Kamloops ayant été adoptée, j'ai, hier, informé l'entrepreneur qu'il pouvait continuer les travaux sur le bord sud de la rivière Thompson. De ce point (12 milles à l'ouest de Savona's-Ferry) à Spence's Bridge, un très grand nombre de travailleurs furent employés tout l'été ; le terrassement est très avancé, et il sera, ainsi que les ponts, probablement terminé et prêt à recevoir les rails au mois de septembre prochain.

De Spence's-Bridge à Lytton.

Environ 95 pour 100 du terrassement sont faits sur cette section, et quelques-uns des ponts sont en voie de construction ; mais il y a bien peu de bois dans cette localité, et les ponts ne seront faits qu'au fur et à mesure que le bois sera apporté par les convois de construction.

De Lytton à Boston-Bar.

Un nombre considérable de journaliers et de charpentiers furent employés sur cette section pendant l'été. Sauf le pont de fer qui traverse la rivière Fraser, les constructions sont presque terminées, le terrassement achève, et on pense que dans quelques semaines les rails seront posés jusqu'au pont de la rivière Fraser. On est à faire la maçonnerie des culées et piles de ce dernier, et la pierre est tirée des carrières voisines en quantité presque suffisante pour le finir. La superstructure du pont a été expédiée d'Angleterre au mois de mai dernier, mais elle n'est pas encore arrivée à la Colombie-Britannique. Dans cette section les rails sont posés sur une distance d'environ seize milles, dont on est à faire le ballastage.

De Boston-Bar à Emory's-Bar.

Les travaux sont virtuellement finis sur cette section ; la voie est posée et ballastée d'un bout à l'autre, et il ne reste plus qu'à dresser un peu les tranchées et les remblais. Le contrat a été fidèlement exécuté, je crois, et le chemin est solidement construit.

De Emory's-Bar à Port-Moody.

A Port-Moody le quai est construit, mais les ravages du taret ont été tels qu'il a fallu remplacer la façade en bois par des pilots à vis. Les gares sont bâties, mais le service de l'eau n'est pas encore établi.

Les ponts ne sont pas tout à fait terminés, mais le terrassement est assez avancé pour permettre d'y poser des rails sur toute la section ; c'est ce qui sera fait pendant la présente saison, et toute cette section sera finie pour le mois de juillet prochain. A l'heure qu'il est, les rails sont posés sur une distance de quarante milles.

Après l'exécution de ces contrats, il restrera à construire des dépôts de locomotives, des gares et des logements pour les cantonniers.

On estime que, à pareille époque l'année prochaine, les rails seront posés sur toute la section ouest, de Savona's-Ferry à Port-Moody.

C'est un plaisir pour moi de dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique exécute ses travaux d'une manière qui ne laisse rien à désirer. Le chemin est en voie d'être construit très solidement. Les grands cours d'eau seront traversés par de très forts ponts en fer reposant sur des culées et piles de maçonnerie massive, et les petits sur la section de l'ouest par des ponceaux en pierre solide. Sur la section centrale, les cours d'eau sont pour la plupart traversés par des ponts de pilotis solidement construits.

Jusqu'ici les travaux ont été exécutés d'une manière strictement conforme aux conditions du contrat. Je puis le dire en toute connaissance de cause, car j'ai dans le cours des deux derniers mois inspecté toute la ligne à partir d'un point à l'est de Port-Arthur, ci-devant Prince-Arthur's Landing, jusqu'à Port-Moody.

EMBRANCHEMENTS.

Embranchement d'Algoma—De la Jonction-Sudbury aux Moulins-d'Algoma.

Les travaux avancent rapidement sur cet embranchement ; le terrassement est fini et les rails sont posés sur une distance de cinquante-sept milles à partir des Moulins-d'Algoma ; le terrassement et la construction des ponts sont poussés avec activité sur le reste de la distance, et la compagnie a l'intention arrêtée de terminer et livrer cet embranchement au traffic dès l'ouverture de la navigation, au mois de mai prochain.

Embranchement de Pembina—d'Emerson à Saint-Boniface.

Cet embranchement a été construit par le gouvernement du Canada, et transféré à la compagnie le 1er mai 1881.

Embranchement de Colville-Landing—de Selkirk-Est à Colville-Landing.

Cet embranchement a été construit par le gouvernement du Canada, et transféré à la compagnie le 1er mai 1881.

Embranchement de Selkirk—De Winnipeg à Selkirk-Ouest.

Cet embranchement a été terminé par la compagnie et est aujourd'hui en exploitation.

Embranchement de Stonewall—De Winnipeg à Stonewall.

Cet embranchement a été construit par le gouvernement du Canada, qui l'a transféré à la compagnie, celle-ci en payant les frais, selon les conditions du contrat.

Embranchement Sud-Ouest—De Winnipeg à la Montagne de-Pembina.

La compagnie a construit et mis cette section en exploitation jusqu'à Manitoba-City, à 101 milles de Winnipeg; à l'ouest de ce point les travaux de construction ne sont pas continués, mais on est à tracer la ligne.

Embranchement de Gretna—De la Jonction de la Montagne-de-Pembina à Gretna.

La compagnie a terminé la construction de cet embranchement en 1882, et elle l'exploite aujourd'hui. Gretna se trouve sur la frontière internationale, une vingtaine de milles à l'ouest d'Emerson.

Embranchement d'Emerson—De la Jonction de la Montagne-de-Pembina à Emerson.

La compagnie est à construire cet embranchement qui, on l'espère, sera terminé et livré au trafic avant la fin de la présente saison. Le pont qui traverse la rivière Rouge sur cet embranchement est construit par la ville d'Emerson, aidé d'une subvention de $50,000 accordée par le gouvernement du Canada.

Embranchements de Saint-Lin, Saint-Jérome, Saint-Eustache et Aylmer.

La compagnie en a fait l'acquisition en achetant la division-ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, dont ils étaient des embranchements.

Embranchements de Brockville et Perth.

Ils faisaient partie du chemin de fer Canada Central que la compagnie a acheté.

Matériel roulant.

Le matériel roulant appartenant au gouvernement du Canada et qui a servi à la construction du chemin du Pacifique, savoir :—

19 locomotives,
3 voitures à voyageurs,
1 wagon à bagage et fumoir,
397 wagons-plateformes,
2 wagons fermés,
1 excavateur à vapeur,
1 voiture d'équipe (*caboose*),
1 wagon-cambuse,

doit être transféré à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, moyennant un prix à être établi par des estimateurs qui seront chargés d'en estimer la valeur.

Pont de la rivière Fraser.

Ce pont a été fabriqué en Angleterre sous la surveillance de M. Joseph Tomlinson, un ingénieur du département qui possède une grande expérience dans la construction des ponts. Il a été expédié au mois de mai dernier, mais il n'est pas encore arrivé à la Colombie-Britannique.

Gares et logements de cantonniers.

M. John McDonald a passé contrat pour la construction de six gares entre Portage-du-Rat et Fort-William ; quatre sont terminées, et les deux autres achèvent.

M. John Patterson a passé contrat pour construire entre Emory's-Bay et Savona's-Ferry, trois gares et douze logements de cantonniers; toutes ces construc-

tions étaient terminées l'automne dernier, et depuis elles sont occupées par le personnel des ingénieurs.

Rails d'acier.

Les 8,800 tonnes de rails d'acier dont je mentionnais l'achat dans mon rapport de l'année dernière et qui devaient être livrées à Port-Moody, ont été reçues, sauf un chargement qui est maintenant en route.

Matériel roulant de la compagnie.

236 locomotives.
73 voitures à voyageurs, 1ère classe.
33 voitures à voyageurs, 2ème classe.
48 wagons-poste et à bagage.
20 wagons-réfectoires, wagons-lits, voitures-palais, etc.
4,386 wagons-plateformes.
1,735 wagons fermés.
126 voitures d'équipe, de solde, etc.
6 voitures-grues et à houille.
17 chasse-neige.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

3.

ANNEXE N° 9.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 27 novembre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande du 17 de ce mois, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport préliminaire de M. A. B. Rogers, ingénieur en chef chargé de faire le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique dans la section des Montagnes, ainsi qu'un rapport de M. James Ross, directeur de la construction de la division Ouest.

Ces rapports ne couvrent que la seule section de la ligne sur la possibilité d'exécution de laquelle on a dernièrement émis des doutes.

Au delà de cette section jusqu'au point de raccordement avec celle que le gouvernement est à construire, il n'existe pas de difficultés ; au contraire, l'ouvrage est facile et peut être promptement exécuté.

Je suis heureux de pouvoir dire que les progrès sont rapides sur la section du lac Supérieur. Vers l'est, la pose de la voie est terminée depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière Nepigon, et elle va être continuée, avant la fin de la saison, jusqu'à trente-cinq milles plus loin. De ce point en gagnant l'est, sur une distance de cent milles, se trouvent les plus gros ouvrages d'excavation dans le roc. Ils ont été donnés à l'entreprise par bouts d'un mille chaque, et les entrepreneurs ont mis beaucoup de mains à l'œuvre. Les travaux vont être continués cet hiver, et on croit qu'une partie considérable de cette section sera prête, au commencement du printemps, à recevoir les rails.

La voie de prolongement de la ligne-mère vers l'ouest, à partir du lac Nipissingue, dépasse Sudbury Junction. Cette section est aussi très difficile, et les travaux vont être poussés durant tout l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, gérant général.

L'hon. J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 20 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Voici, en peu de lignes, le résultat des travaux qui ont été faits durant l'année 1883, sur la section des Montagnes :—Un tracé définitif depuis le

sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à celui des Selkirks, distance de $96\frac{62}{100}$ milles, et une exploration préliminaire depuis le sommet des Selkirks jusqu'à la traverse ouest de la Columbia (vis-à-vis l'entrée de Eagle-Pass), distance de 43 milles. La route adoptée part du sommet des Rocheuses et descend vers l'ouest la rivière Kicking-Horse $44\frac{70}{100}$ milles, dans la vallée de la Columbia, qu'elle suit dans une direction nord-ouest sur près de 30 milles, jusqu'à ce qu'elle entre dans la vallée de la rivière aux Castors (*Beaver*), qu'elle suit au nord et à l'ouest sur une distance de vingt milles jusqu'au sommet des Selkirks. De ce dernier point, elle descend vers l'ouest la branche est de la rivière Ille-cillewait, sur environ 20 milles, jusqu'à un raccordement avec la rivière principale, qu'elle longe au sud-ouest sur environ 23 milles jusqu'à la traverse ouest de la Columbia. Une pente maxima de 116 pieds au mille est nécessaire dans la descente vers l'ouest du sommet des Rocheuses jusqu'à Kicking-Horse-Pass, sur une distance d'environ 17 milles, ainsi que sur une distance de deux milles dans la passe inférieure de Kicking-Horse.

Les mêmes rampes sont employées dans la montée des Selkirks sur environ 16 milles, et sur près de 20 milles en descendant leur pente ouest. Cette proportion d'inclinaison n'est dépassée nulle part, et partout on laisse une marge pour les courbes en réduisant la proportion des rampes.

Nous avons adopté 10 degrés comme maximum de courbure, surtout dans la vallée de Kicking-Horse, mais nous ne nous en sommes servis qu'à de rares endroits dans le canon de la Columbia et dans les Selkirks. Cependant, j'espère que dans le tracé final de la ligne, après que la voie aura été déblayée, il sera fait une amélioration sensible sous ce rapport.

L'on traversera trois fois la Kicking-Horse dans la vallée d'en haut, et huit fois dans la vallée d'en bas; tous les ponts n'auront qu'une travée, et aucune ne dépassera 200 pieds. La première traverse de la Columbia, celle de l'est, se fera par un pont de 350 pieds de long, et celle de l'ouest par un pont de 800 pieds.

Les plus gros ouvrages à faire se trouvent dans la vallée supérieure de la Kicking-Horse, où six milles environ peuvent être classifiés comme gros ouvrages de montagne, et deux milles de gros ouvrage près l'embouchure de la Kicking-Horse,—le reste variant du moyen au léger. Sur 10 milles près du coude de la Kicking-Horse, et sur 20 milles dans la vallée de la Columbia, l'ouvrage soutient avantageusement la comparaison avec celui de la vallée de l'Arc. Sur les 6 milles du canon de la Columbia, il y a deux milles de gros ouvrages, et le reste est d'exécution facile. A travers les Selkirks, l'ouvrage est plus uniformément réparti que dans les Rocheuses, et ne présente aucune difficulté exceptionnelle; comme ouvrage de montagne, on peut dire qu'il est modéré, car la proportion est extraordinairement faible.

Des estimations pour toute la ligne, en sections d'un mille chacune, accompagnant les plans et profils, sont soumis avec le présent rapport.

Il faudra des tunnels aux endroits suivants :—

	Pds. lin.
Dans la partie supérieure de la Kicking-Horse	1,800
" inférieure "	1,400
Dans le canon des Selkirks	2,200
Sur le versant est des Selkirks	rien.
" ouest "	1,200
Total	7,600

Le plus long tunnel aura 1,400 pieds; le second en longueur, 1,000 pieds; les autres, de 150 à 600 pieds.

Je suis heureux de dire que mes prévisions au sujet de la nature praticable de la route adoptée ont été plus que justifiées par les résultats des explorations de cette année. Ainsi que le démontrent les plans et profils, l'ouvrage est d'une nature telle qu'on peut mettre à l'œuvre tout le personnel de travailleurs qu'on voudra, avec la certitude qu'il sera terminé avec la plus grande expédition.

La voie ayant atteint le sommet des montagnes Rocheuses, il ne reste plus qu'à terminer 270 milles entre ce point et Kamloops.

Les élévations au-dessus du niveau de la mer, de quelques-uns des principaux points de la ligne, sont comme suit :—

	Pds.
Sommet des Rocheuses	5,300
Coude de la Kicking-Horse	3,647
Embouchure " (Vallée de la Columbia)	2,541
Traverse est de la rivière Columbia (pente)	2,392
Sommet des Selkirks	4,316
Traverse ouest de la Columbia (pente)	1,436

La plus haute élévation atteinte se trouve dans les montagnes Rocheuses, 5,300 pieds. La plus haute élévation à racheter dans la Chaîne d'Or est la passe de l'Aigle, qui n'a pas 400 pieds de plus que celle de la traverse ouest de la Columbia.

Bien à vous,

A. B. ROGERS,

Ingénieur en chef chargé des explorations, section des Montagnes.

M. W. C. VAN HORNE,

Gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

MONTRÉAL, 23 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—A la fin de cette semaine, notre voie aura atteint le sommet des montagnes Rocheuses, et nous aurons ainsi rempli, près de six semaines avant le temps fixé, le programme des travaux qui devaient être exécutés cette année sous ma direction. En outre, nous avons fait quelques travaux sur le penchant ouest jusqu'à Kicking-Horse-Pass.

Actuellement, près de sept cent cinquante hommes sont employés dans les montagnes Rocheuses; mais notre intention est de diminuer un peu le personnel et de borner nos opérations de cet hiver à la préparation des traverses et du bois, à l'expédition des approvisionnements, et à terminer le tracé définitif de la ligne.

Dans le cours de l'année j'ai pu inspecter minutieusement notre route par les Rocheuses jusqu'à la rivière Columbia. Indépendamment des rapports du major Roger sur les travaux exécutés dans les Selkirks, j'ai envoyé M. Hogg examiner ces travaux, avec ordre d'en faire rapport; et je suis certain que nous avons par le chemin de fer canadien du Pacifique la ligne directe la plus praticable, avec des élévations moins grandes que celles qui existent sur les autres lignes du Pacifique.

Cependant, ainsi que je vous l'ai expliqué dans une lettre précédente, j'ai voulu, avant de commencer les travaux de construction sur le versant ouest des Rocheuses, m'assurer que le tracé de Kicking-Horse avait été parfaitement étudié, afin de voir s'il offrait une ligne ayant le moins de déclivités et de courbes possibles, dans un endroit où elle pourrait être exploitée avec le moins de frais après sa construction; j'ai fait faire d'autres explorations dans les passes de la rivière de l'Arc et de Howse, afin de constater si nous ne pourrions pas obtenir une ligne qui, bien qu'en devenant plus longue que celle de Kicking-Horse, offrirait des avantages qui seraient une compensation.

Comme résultat de nos études et explorations, je suis heureux de dire que nous pourrons, au printemps, commencer les travaux avec la certitude que nous avons indubitablement trouvé la meilleure ligne par les montagnes.

La partie difficile de nos travaux de l'année prochaine sera dans la vallée de la Kicking-Horse; mais elle se trouve située de telle façon que nous pourrons y distribuer un corps nombreux de travailleurs. Le tunnel le plus long aura 1,400 pieds, et nous pourrons, s'il est nécessaire de pousser les travaux de construction avec rapidité, construire une ligne provisoire autour des gros ouvrages.

Bien à vous,

JAMES ROSS, directeur des travaux de construction.

M. W. C. VAN HORNE, gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique.

4.

MÉMOIRE SUR LE TRACÉ ET LES AUTRES EXPLORTIONS.

Tracé approuvé.

Les plans et les profils du tracé ont été soumis et approuvés comme suit :

	Miles.
1. Depuis Callander jusqu'à une petite distance à l'ouest de la jonction de Sudbury (pente maxima, 57 pieds au mille)	130
2. De Népigon (Rocher Rouge) à Port-Arthur (pente maxima, 53 pieds au mille)	67
3. De Winnipeg au sommet des Montagnes Rocheuses, dans la Kicking-Horse-Pass (pente maxima jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, 53 pieds au mille ; entre ce point et le sommet il existe une pente de 74 pieds au mille)	964
Total (1,131 milles de ce total sont construits)	1161

Explorations des projets de tracé.

Les explorations, suivant des projets de tracé ont été faites, mais n'ont pas encore été soumises à l'approbation du département, savoir :

	Milles.
1. Depuis près de la jonction Sudbury jusqu'à Népigon (les employés de la compagnie déclarent que la pente maxima ne dépassera pas 57 pieds au mille)	453
2. Du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'au sommet des Selkirks (pente maxima calculée à 116 pieds au mille)	96
Total	549

Explorations préliminaires et explorations du tracé.

Explorations préliminaires :

	Milles.
1. Du sommet des Selkirks jusqu'à l'entrée de la Passe de l'Aigle (pente maxima calculée à 116 pieds au mille)	43
Explorations du tracé :	
2. De l'entrée de la Passe de l'Aigle à Kamloops (la pente maxima n'est pas connue, mais on dit qu'elle ne dépassera pas 90 pieds au mille)	161
Total	204

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

5.

MÉMOIRE SUR LA NATURE DES TRAVAUX PRÉPARÉ SUR LES DERNIERS RENSEIGNEMENTS REÇUS.

Depuis près de la jonction Sudbury jusqu'à Michipicoten :—

	Milles.
On dit que les travaux seront légers ; le terrassement sur la plus grande partie est de sable..	210

De Michipicoten au Pic :—
On dit que les travaux sont assez légers ; les tranchées sont généralement d'argile et de sable, quelques-unes de roc..... 140
Du Pic jusqu'à 35 milles de Nepigon :—
Les travaux sont extrêmement gros, le terrassement se composant généralement de roc solide..... 95
De 35 milles à l'est de Népigon jusqu'à Népigon :—
Les travaux sont modérement légers, le terrassement se trouvant presque tout terminé..... 35
Du sommet au pied des montagnes Rocheuses :—
On peut dire que les travaux sont généralement gros, et sur certaines distances très gros..... 45
Du pied des montagnes Rocheuses jusqu'aux pieds des Selkirks :—
Les travaux sont décrits comme légers, la ligne traversant des terrains plats..... 30
Du versant oriental des Selkirks jusqu'à l'entrée de la Passe de l'Aigle :—
Les travaux peuvent être considérés comme modérés pour les travaux de montagnes, et se composent en général de gravier..... 64
Depuis l'entrée de la Passe de l'Aigle jusqu'à Kamloops :—
On dit que les travaux sont moyens, les tranchées sont de roc, d'argile et de gravier..... 161

Total..... 780

Les travaux sont beaucoup plus faciles qu'on ne prévoyait. Sommet des montagnes Rocheuses, 5,300 pieds ; sommet des Selkirks, 4,316 pieds.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

1er février 1884.

6, 7 et 8.

PROFILS N° 19 à N° 16 PAS IMPRIMÉS.

TRACÉ ET DESCRIPTION du chemin de fer canadien du Pacifique, indiquant le comté ou les comtés qu'il traverse, les points de terminus, les correspondances, s'il y en a, et donnant une description générale de la ligne et du pays à travers lequel il passe.

De Montréal à Ottawa, par la division ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, acquis par la compagnie. D'Ottawa à Callander, et de Carleton Place à Brockville, par le réseau du Canada Central, aussi acquis par la compagnie. Cette partie de la ligne passe à travers les comtés d'Hochelaga, Jacques-Cartier, Laval, Terrebonne, Deux-Montagnes, Argenteuil, Ottawa, Carleton, Renfrew, Lanark, Grenville, Leeds, Pontiac, et le district de Nipissirgue.

La ligne de Callander à Port-Arthur, distance de 560 milles, est en voie de construction.

De Port-Arthur la ligne suit en général une direction nord ouest jusqu'à Selkirk, sur la rivière Rouge, une distance de 410 milles, plus une direction sud en suivant la rive ouest de la rivière Rouge jusqu'à Saint-Boniface, où elle traverse la rivière, puis jusqu'à la cité de Winnigeg sur une nouvelle distance de 25 milles.

La ligne-mère, à l'ouest de Winnipeg, jusqu'à un point à 63 milles, passe à travers les comtés de Selkirk, Marquette, Portage et Norfolk, traversant la rivière Assiniboine à Brandon puis vers l'ouest en suivant en général le cours de l'Assiniboine jusqu'au lac du Chêne, à partir duquel point elle court au nord-ouest jusqu'à la vallée de la Qu'Appelle, puis presque franc ouest jusqu'à la rivière de la Saskatchewan.

Sud, au nord-ouest jusqu'à son terminus. Sur presque toute cette distance la ligne passe à travers un terrain de prairie onduleuse couverte d'un peu de bois, et bien arrosée par des rivières, des lacs et des ruisseaux. A partir de son terminus actuel, la ligne est en voie de construction jusqu'au sommet des montagne Rocheuses, à une distance de 963 milles de Winnipeg.

Embranchement d'Emerson.—Distance de 63 milles, suit le côté est de la rivière Rouge à travers les comtés de Morris et Provencher dans une direction nord depuis Emerson jusqu'au point de raccordement avec la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique à Saint-Boniface, traversant un pays découvert et des terrains à prairies.

Embranchement de Pembina.—Cet embranchement quitte la ligne-mère près de la cité de Winnipeg, et suit une direction sud jusqu'à la frontière internationale à Gretna, distance de 69 milles. A partir de la jonction de la montagne de Pembina la ligne suit une direction franc ouest jusqu'à Manitou, distance de 48 milles. La contrée qu'elle traverse est un pays découvert et des terrains à prairies.

Embranchement de Stonewall.—Cet embranchement laisse la ligne-mère près de la cité de Winnipeg, et suit une direction nord jusqu'à Stonewall, distance de 18 milles. La contrée traversée par la ligne est une prairie découverte.

RAPPORT indiquant la situation du compte du capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que le revenu et la dépense, etc., pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

N° 1.—COMPTE DE CAPITAL.

—	Autorisé.	Souscrit.	Payé.	Taux d'intérêt ou dividende.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Mont. total du capital-actions ordinaire...	100,000,000 00	46,760,000 00	46,760,000 00	5 pour 100.
do d'obligations spécialement pour des concessions de terre.	25,000,000 00	.....	6,334,825 00*	do
Prêts du gouvernement	.....	.....	.....	
Boni du gouvernement	25,000,000 00	.....	7,538,076 60†	
Avances sur matériel	.....	.....	973,752 00	
Boni des municipalites	200,000 00	.....	200,000 00	
Emplacement de ville	.....	.....	470,695 82	
Total du capital	150,200,000 00	46,760,000 00	62,277,349 42	

* Proportion du produit gagné et payé à la compagnie.
† Proportion de la subvention gagnée et payée à la compagnie.

N° 2.—PRÊTS OU BONI DES GOVERNEMENTS OU DES MUNICIPALITÉS.

De quelle source.	Chiffre du bonus accordé.
	$ cts.
Gouvernement fédéral	25,000,000 00*
Municipalités.	
Cité de Winnipeg	200,000 00
Ville de Morris	50,000 00
Total	250,000 00

N° 3.—OBLIGATIONS OU AUTRES GARANTIES NÉGOCÉES PAR LA COMPAGNIE.

Montants.	Taux d'intérêt.	Date de la vente.	Prix réalisé.
$25,000,000	Certificats de concession de terre, 5 p. 100	Octobre 1881	$10,000,000 à 92 p. 100 realisé $9,200,000.
	Obligations du Canada Central dont la compagnie s'est chargée.		
£200,000	Obligations de 1ère hypothèque portant 5 pour 100, échéant en 1889, intérêt payable par le gouvernement, amortissement payable par la compagnie, passif de la compagnie $850,000, avec intérêt au taux de 6 pour 100		$850,000
	Obligations de seconde hypothèque portant 6 pour 100, échéant en 1910, intérêt à 6 pour 100, payable par la compagnie		973,333
	Achat du chemin de fer Q. M. O. et O.		
	Payable à la province de Québec, en vertu du contrat du 4 mars 1882, à 5 pour 100		3,500,000

N° 4.—VENTES DE TERRES FAITES PAR LA COMPAGNIE.

Acres vendus.	Prix par acre.	Montant.
6,409,880	Prix de revient $1.25 à $10.00 par acre	$18,505,120

N° 6.—TRAITS CARACTÉRISTIQUES DU CHEMIN DE FER, ETC.

De Montréal à Mattawa		314
De Port-Arthur à Winnipeg		441
De Winnipeg à un point 62 milles à l'ouest de la rivière de la Saskatchewan Sud		722
Embranchement de Sainte-Thérèse à Saint-Lin	15	
" " la jonction de Saint-Lin à Saint-Jérome	11	
" " Ste Thérèse à St-Eustache	8	
" " Hull à Aylmer	7	
" " Carleton-Place à Brockville	46	
" " Smith's-Falls à Perth	12	
" " Winnipeg à Emerson	65	
" " Winnipeg à Gretna	70	
" " la Montagne de Pembina à Manitoba-City	46	
" " Winnipeg (ligne directe) à Stonewall	18	
		298
		1780
Longueur de chemin à rails de fer		60
" " rails d'acier		1720
" " voie de garage		128
" " à double voie (s'il en est)		2

Pesanteur des rails par verge, ligne-mère, fer.....	56-58
" " " acier.....	56-60
" " embranchements, fer....	56-58-75
" " " acier..	56 57¼
Nombre de remises à locomotives et d'ateliers	19
" locomotives appartenant à la compagnie..	186
" voitures de première classe appartenant à la compagnie	90
" voitures de seconde classe et de voitures à émigrants appartenant à la compagnie.	28
" wagons à bagage, de wagons-poste et de wagons express appartenant à la compagnie.....	44
" chasse-neige appartenant à la compagnie.	17
" wagons à bestiaux et de wagons fermés appartenant à la compagnie	1,602
" fourgons appartenant à la compagnie.....	10
" bigues appartenant à la compagnie.....	6
" wagons plateformes appartenant à la Cie. " wagons à charbon appartenant à la Cie.	3,579
" traverses au mille, ligne-mère.....	2,640
" d'élevateurs à grains.....	1
Capacité des " " à Brockville.....	16,000 boiss.
Nombre de passages à niveau où des gardiens sont employés.....	7
Nombre de passages à niveaux sans gardiens.....	380
" de ponts au-dessus de la voie.....	7
Hauteur des " " du niveau des rails, tous, à une exception près, au-dessus de.....	21 pds. 6 p.
Nombre de passages à niveau d'autres chemins de fer.	1
" de raccordements avec d'autres chemins de fer.	6
" " embranchements.....	10
Rayon de la courbe la plus brusque.....	5.15
Nombre de pieds par mille de la pente la plus raide..	87
Largeur de la voie.....	4 pds. 8½ p.

N° 7.—Cout réel du chemin de fer et du matériel.

1. Coût des terrains et dommages à id.....$	322,634 94
2. Frais se rattachant à l'administration des concessions de terre..	100,178 62
3. Dressement de la plateforme, maçonnerie et construction de ponts, bâtiments, etc., etc.....	26,848,896 6
4. Matériel roulant de toute espèce, y compris les ateliers.....	8,473,581 99
Mémoire :—Balance restant à payer sur la construction du C. de F. Canada Central.....	3,998,500 00
C. de F. de M. O. et O.....	3,848,429 00
Total..... ....$	43,592,221 21

N° 8.—Opérations de l'année et nombre de milles parcourus.

1. Milles parcourus par les convois de voyageurs.....	836,721
2. " " " marchandises.....	3,384,575
3. " " " trains mixtes compris dans le précédent.....	

4. Nombre total de milles parcourus par les trains....	4,321,296
5. " " " par les locomotives.	5,344,150
6. Nombre total de voyageurs transportés	800,419
7. " de tonnes (de 2,000 lbs) de marchandises transportées	1,065,272
8. Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs...	22 m. à l'hre.
9. " " " de marchandises.	16½ "

N° 9. Désignation des marchandises transportées.

		Pesanteur en tonnes.
1. Fleur en barils; nombre.....	213,528	21,100
2. Grain en boisseaux, nombre.....	3,213,085	61,170
3. Bétail vivant, nombre	79,295	27,516
4. Bois de toute espèce à l'exception du bois de chauffage, pieds.....	266,744,097	371,870
5. Bois de chauffage, nombre de cordes de 128 pieds cubes.....	61,736	93,209
6. Objets manufacturés.....		229,491
7. Autres articles.....		260,916
Total de la pesanteur transportée....		1,065,272

N° 10.—Recettes du chemin de fer.

1. Circulation des voyageurs.....	$1,229,904 27
3. Transport de marchandises.....	3,112,931 97
3. Malles et transport de marchandises par express..	95,012 59
4. Autres sources.....	53,502 95
Total.....	$4,491,351 78

N° 13*a*.—Frais d'exploitation.

Entretien de la voie, des bâtiments, etc.

1. Gages, etc., des hommes employés sur la voie d'évitement	$399,377 86
2. Coût des rails et attaches d'acier.....	7,225 46
3. Réparations aux ponts et ponceaux.....	33,144 79
4. Réparations et renouvellements de ponts	28,702 53
5. Réparations aux clôtures.....	9,125 97
6. Enlèvement de la neige et diverses dépenses.....	113,361 54
Total.....	$590,937 15

N° 13*b*.—Frais d'exploitation.

Frais de fonctionnement et réparations des locomotives.

1. Salaires des mécaniciens, chauffeurs et frotteurs...	$361,175 30
2. Coût du charbon, combustible.....	802,682 92
do du bois do	147,224 95
3. Réparations des machines et des tenders.....	245,815 08
4. Huile, suif, chiffons, etc., pour les locomotives.....	36,145 56
5. Machines à pomper.....	80,392 06
6. Réparations des outils et des machines	20,309 33
Total.....	$1,693,745 20

N° 13*c*.—Frais d'exploitation.

Frais de fonctionnement et réparations de voitures.

1. Salaires et matériaux pour réparations de voitures.	$61,070 15
2. do do de wagons à marchandises et chasse-neige	197,239 43
Total	$258,309 58

N° 13.—Dépenses d'exploitation.

Frais généraux et frais d'exploitation.

1. Dépenses du bureau, y compris les directeurs, les auditeurs, la gestion, les dépenses de voyage, la papeterie, etc	217,822 62
2. Agents, commis, portefaix, etc., aux stations	401,990 23
3. Conducteurs, préposés au bagage et serre-freins	281,117 65
4. Indemnité pour blessures	8,708 44
5. Marchandises perdues ou endommagées	20,770 45
6. Bestiaux tués	6,822 20
7. Menu matériel, y compris les lumières, les lampes et les signaux	231,757 50
8. Autres frais	241,486 99
Total	$1,410,476 08

N° 14.—Résumé des frais d'exploitation.

13*a*. Entretien de la voie, des lignes, bâtiments, etc.	$590,937 15
13*b*. Frais de fonctionnement et réparations des locomotives	1,693,745 20
13*c*. Frais de fonctionnement et réparations des wagons	258,309 58
13*d*. Frais généraux d'exploitation	1,410,476 08
Total des frais d'exploitation du chemin de fer.	$3,953,468 01

N° 15.—Accidents.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Tombé des wag. ou de la loc.				6				6
Montant sur des trains ou des loc. en mouv., ou en descend.		2			1	1	1	3
Marchant, se tenant couché, assis, ou étant sur la voie				1	2		2	1
A l'œuvre sur la voie ou près de la voie			2	1			2	1
Mettant les bras ou la tête hors des fenêtres								
Attelant des wagons			1	15			1	15
Collision, ou par déraillement		2	1	3			1	5
Autres causes			1	8	4		5	8
Total		4	5	34	7	1	12	39

NOMS ET RÉSIDENCE DES DIRECTEURS ET DES FONCTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE.

M. Géo. Stephen, Montréal.
M. Duncan McIntyre, Montréal.
M. Richard B. Angus, Montréal.
L'honorable D. A. Smith, Montréal.
M. H. S. Northcote, Londres, Angleterre.
M. P. du P. Greenfell, " "
M. C. D. Rose " "
M. J. de Reinach, le baron, Paris, France.
M. J. S. Kennedy, New-York.
M. R. V. Mactinsen, "
M. W. L Scott, Erie, Pa.
Président, George Stephen.
M. Charles Drinkwater, secrétaire-trésorier, Montréal.
M. W. C. Van Horne, gérant général, "
M. W. B. Smellie, ingénieur consultant, Montréal.
M. Archer Baker, surintendant général, "
M. W. D. Egan, " " Winnipeg.

Le nom officiel et l'adresse sont :—Chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal, P. Q.

Affidavit du président.

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC,
District de Montréal.
Savoir :

Je soussigné, W. C. Van Horne, de la cité de Montréal, dans le district de Montréal, en la province susdite, gérant général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, étant dûment assermenté, dépose et dis: Qu'au meilleur de connaissance, savoir et croyance, les relevés qui précèdent sont fidèles et exacts.

Assermenté par-devant moi en la cité de Montréal, dans la province de Québec, ce onzième jour de janvier, A. D. 1884.

W. C. VAN HORNE. (L.S.)

(L.S.) WILLIAM MCLENNAN,
Notaire public pour la province de Québec.

Affidavit du secrétaire.

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC,
District de Montréal.
Savoir :

Je soussigné, Charles Drinkwater, de la cité de Montréal, dans le district de Montréal, en la province susdite, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, étant dûment assermenté, dépose et dis : Qu'au meilleur de ma connaissance, savoir et croyance, les relevés qui précèdent sont fidèles et exacts.

Assermenté par-devant moi en la cité de Montréal, dans la province de Québec, ce onzième jour de janvier, A. D. 1884.

C. DRINKWATER. (L.S.)

(L.S.) WILLIAM MCLENNAN,
Notaire public pour la province de Québec.

10.

Dt. En compte avec le gouvernement du Canada—Compte de la subvention. Av.

		$ cts.			
188					
4 mai ..	Argent payé à compte 20 milles, section de prairie.	200,000 00			
30 do .	do do 20 milles, lac Supérieur	307,692 20			
30 do .	do do 20 milles, sec. de prairie	200,000 00			
30 do .	do do 20 do do ...	200,000 00			
30 juin..	do do 20 do do ...	200,000 00			
10 juill..	do do 40 do do ...	400,000 00			
11 do .	do do 20 do do ...	200,000 00			
23 do ..	do do 40 do do ...	400,000 00			
2 août.	do do 20 do do ...	200,000 00			
14 do .	do do 25 do do ...	250,000 00			
27 do .	do do 20 do do ...	200,000 00			
27 do .	do do 20 milles, lac Supérieur	307,692 20			
1er sept.	do do 20 do do ...	307,692 20			
10 do .	do do 15 milles, sec. de prairie	150,000 00			
26 do ..	do do 20 do do ...	200,000 00			
6 oct.	do do 20 do do ...	200,000 00			
16 do .	do do 20 do do ...	203,333 00			
3 nov .	do do 20 do do ...	266,660 00			
19 do .	do do 20 milles, lac Supérieur	307,692 20			
11 déc. .	do do 33 do sec. de prairie	439,989 00			
21 do .	do do 47 do lac Supérieur.	723,076 67			
		5,863,827 47			

Dt. En compte avec le gouvernement fédéral—Compte de l'avance sur rails. Av.

1883.		$ cts.	1883.		$ cts.
21 fév.	A balance	1,116,213 00	4 mai	Par remboursement par la compagnie à compte du montant avancé sur rails.....	61,125 00
24 do	Montant payé à la compagnie, aux termes du contrat pour rails	30,000 00	30 do	do do ...	187,500 00
6 mars	do do ...	4,914 00	30 juin	do do ...	75,000 00
30 do	do do ...	97,500 00	10 juil.	do do ...	150,000 00
21 avril	do do ...	48,750 00	11 do	do do ...	75,000 00
13 sept	do do ...	93,150 00	24 do	do do ...	150,000 00
29 oct.	do do ...	213,750 00	3 août	do do ...	75,000 00
15 nov.	do do ...	110,373 00	27 do	do do ...	117,255 00
19 do	do do ...	85,465 00	1er sept.	do do ...	49,500 00
			10 do	do do ...	150,000 00
			26 do	do do ...	75,000 00
			3 nov.	do do ...	75,000 00
			11 déc.	do do ...	123,750 00
			21 do	do do ...	96,750 00
				Par balance.....	339,235 00
		1,800,115 00			1,800,115 00
1884. — janv.	A balance.....	339,235 00			

EN COMPTE avec le gouvernement fédéral—Compte des obligations garanties par les terres concédées.

DT. AV.

1883.		$ cts.	1883.		$ cts.
9 mai	A montant payé à la compagnie, aux termes de son contrat, savoir :		16 fév.	Par balance	3,571,724 10
	Pour 20 milles terminés..	184,000 00	3 nov.	Intérêt sur compte courant	16,058 77
30 do	do do ...	184,000 00			
30 do	do do ...	141,537 95			
1er juin	do do ...	184,000 00			
30 do	do do ...	184,000 00			
10 juil.	do do ...	184,000 00			
11 do	do do ...	184,000 00			
12 do	do do ...	184,000 00			
23 do	do do ...	184,000 00			
24 do	do do ...	184,000 00			
2 août	do do ...	184,000 00			
15 do	do do ...	368,000 00			
27 do	do do ...	141,537 95			
27 do	do do ...	184,000 00			
7 sept.	do do ...	141,537 95			
26 do	do do ...	184,000 00			
10 oct.	do do ...	184,000 00			
16 do	do do ...	187,066 67			
3 nov.	do do ...	216,102 35			
		3,587,782 87			3,587,782 87

LT. EN COMPTE avec le gouvernement du Canada—Compte courant. AV.

1883.		$ cts.	1884.		$ cts.
21 fév.	A balance suivant dernier relevé en réponse à un ordre de la Chambre des communes	280,736 09	— janv	Par balance	280,736 09
1884. — janv.		280,736 09			280,736 09

MÉMOIRE concernant les obligations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, garanties par les terres concédées, sous la garde de la banque de Montréal.

Montant déposé à la banque de Montréal.....	$10,000,000 00
Montant rendu.....	1,004,000 00
	$8,996,000 00

REPONSE

(31*g* et 31*g*—1

Aux ADRESSES de la CHAMBRE DES COMMUNES datées respectivement le 28 janvier 1884;—exposant que par l'Acte de 1881, à l'effet de modifier l'Acte refondu des chemins de fer 1879, il est prescrit que les différentes compagnies de chemins de fer devront fournir au ministre des chemins de fer, des relevées annuels contenant certains renseignements mentionnés dans l'annexe du dit acte, et, en outre, tous autres renseignements et états que le gouverneur en conseil pourra exiger en quelque temps que ce soit; que parmi les états spécifiés dans l'annexe se trouve le suivant: "Etat contenant copie de tous contrats faits par la compagnie pour la construction d'aucune partie du chemin de fer;" que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne s'est pas encore conformée à la loi sous ce rapport en ce qui regarde les états adressés au ministre des chemins de fer et soumis à cette Chambre, qu'il est de grande importance pour le public que la loi soit exécutée et que les renseignements soient fournis; et qu'il plaise à Son Excellence ordonner qu'il soit pris des mesures en vue d'assurer l'exécution de la loi et d'obtenir les renseignements voulus, savoir: copie de tous contrats faits par la compagnie pour la construction d'aucune partie de sa voie ferrée; et demandant copie de l'acte constitutif ou d'association d'une compagnie de construction appelée "*The North American constracting Company*," ou de quelque nom semblable, avec laquelle un contrat a été conclu pour la construction d'une partie du chemin de fer canadien du Pacifique, et une liste des noms des actionnaires ou des associés de cette compagnie.

Par ordre,

CHARLES TUPPER,
Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
6 février 1884.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 4 février 1884.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 1er courant, dans laquelle vous me transmettez une adresse de la Chambre des communes demandant copie de tous les contrats faits par cette compagnie pour la construction de quelque partie que ce soit du chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de vous informer que cette compagnie n'a fait de contrat pour la construction d'aucune partie de son chemin, si

ce n'est un seul—avec la *North American Railway Contracting Company*—dont je vous envoie copie. Tous les autres contrats de construction faits par cette compagnie ne concernaient que les travaux exécutés en aide à la construction.

J'ai de plus l'honneur de vous informer que le contrat en question a été annulé par un acte de résiliation passé le 21e jour de novembre dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CONTRAT DE CONSTRUCTION.

Le présent contrat fait et passé ce seizième jour de décembre A. D. 1882, par et entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, corps politique régulièrement constitué en corporation par lettres patentes sous le grand sceau du Canada, ayant son principal siège d'affaires dans la cité de Montréal, ci-après appelée "la compagnie de chemin de fer," et la *North American Railway Contracting Company*, corporation régulièrement organisée *sous l'autorité des lois de l'Etat du New-Jersey*, ayant son principal siège d'affaires à *Walton, dans le dit Etat*, ci-après appelée "l'entrepreneuse;

FAIT FOI :

Considérant que par un contrat fait et passé par le gouvernement du Canada, et par George Stephen et autres, au nom de la compagnie de chemin de fer, le 21e jour d'octobre 1880, la compagnie de chemin de fer est tenue de construire le chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que décrit dans le dit contrat, aux termes et conditions qui y sont prescrits ;

Et considérant que l'entrepreneuse a offert de construire certaines portions du dit chemin de fer, ci-après décrites, d'une qualité et d'un type, ainsi que d'une manière et dans un délai conforme aux exigences du dit contrat, ainsi qu'à certaines autres conditions et prescriptions par le présent convenues, et au devis ci-annexé,—le tout pour les causes ci-après mentionnées, laquelle offre la compagnie de chemin de fer a décidé d'accepter.

A ces causes, les présentes font foi que pour et moyennant les paiements en argent et en actions que la compagnie de chemin de fer convient ci-après de faire, l'entrepreneuse s'engage par le présent envers et avec la compagnie du chemin de fer, à faire et exécuter tous les travaux, ainsi qu'à fournir toute la main-d'œuvre, tous les matériaux, outillage et machines, et tous les terrains pour le droit de passage, les stations, les bâtiments de station, les emplacements de gares, les cours, les puits d'emprunt et les sablonnières n'appartenant pas déjà à la compagnie, ou que la compagnie ne s'engage pas expressément par les présentes à fournir, qui seront nécessaires pour la construction des portions du chemin de fer canadien du Pacifique connues et décrites comme suit, savoir :—

1. La portion du dit chemin de fer s'étendant depuis un point 40 milles à l'ouest de la station de Callander jusqu'à l'extrémité est de la section du lac Supérieur du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que déterminé par la charte de la compagnie de chemin de fer : la dite portion portant ci-après le nom de "section de l'Est.

2. La portion du dit chemin de fer située entre un point 45 milles à l'est de la rivière Saskatchewan, et Kamloops, dans la Colombie-Britannique (signifiant par là l'extrémité orientale de la section ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, telle que déterminée par la charte de la compagnie), ci-après appelée "la section du Centre."

Les dits travaux de construction seront commencés immédiatement, et devront être terminés sous tous rapports conformément aux présentes, comme suit, savoir: la section du Centre le ou avant le 31 décembre 1885, et la section de l'Est le ou avant le 31 décembre 1886. Et les dites époques, et toutes époques mentionnées dans les présentes, seront de l'essence du présent contrat. Et à mesure que les travaux avanceront, l'entrepreneuse livrera de temps à autre, à la compagnie du chemin de

fer, les portions des dites sections qui seront terminées à la satisfaction de la dite compagnie, de façon à ce que l'entrepreneuse ait droit aux paiements en à compte ci-après prescrits. Mais ces livraisons progressives ne seront regardées que comme provisoires; et la réception, par la compagnie de chemin de fer, d'une portion de l'une ou l'autre des dites sections ne sera pas censée être une acceptation de la portion ainsi reçue, comme étant terminée conformément aux exigences du présent contrat.

Le présent contrat est fait avec l'entente distincte que l'entrepreneuse s'est rendue compte de la nature du pays à travers lequel le chemin de fer doit être construit, du caractère et de la formation du sol, des moyens d'accès, de la nature, des espèces, des qualités et du prix des différends matériaux, de l'outillage et de la main-d'œuvre nécessaires, ainsi que de toute affaire ou chose qui peut en aucune manière affecter le coût des travaux déjà entrepris, ou l'exécution du présent contrat; et que nul renseignement obtenu par ou pour l'entrepreneuse d'aucun officier, agent ou serviteur de la compagnie, ne déchargera l'entrepreneuse d'aucun risque ni dépense imprévue, ni d'aucune obligation assumée par les présentes, ni de l'exécution complète du présent contrat sous tout rapport; ni ne lui donnera aucun droit ni réclamation, équitable ou autre, au delà ou en sus de ses droits et réclamations en vertu des dispositions expresses du présent contrat.

Et afin d'établir un type approximatif sur lequel soient réglées la qualité et la nature des dites sections et des matériaux employés à leur construction, il est par les présentes convenu que le *Union Pacific Railway*, tel que définitivement achevé et accepté, sera et est par les présentes choisi et arrêté comme tel type, avec les additions et sauf les conditions contenues aux présentes : le dit type étant celui convenu avec le gouvernement, en vertu du contrat du 21 octobre 1880, suivant la véritable intention et signification du dit contrat. Mais en même temps que le dit type sera accepté comme un type général et ordinaire de la qualité et de la nature des dits travaux de construction, ainsi que des matériaux employés dans ces travaux, l'entrepreneuse se conformera, à tous égards, aux améliorations du dit type qui seront nécessaires pour que les travaux faits et les matériaux employés dans la construction des dites sections, soient de la même qualité et nature que sur les autres portions du dit chemin de fer canadien du Pacifique qui ont été construits par la compagnie du chemin de fer pendant l'année 1882, en tant que ces portions sont terminées ; et se confermera aussi à telles restrictions, quant aux pentes et aux courbes, qui seront en tout temps adoptées et établis par la compagnie de chemin de fer. Et l'entrepreneuse sera de plus tenue de munir chacune des sections par le présent entreprises, de tous les outils, accessoires et appartenances—à l'exception du matériel roulant—nécessaires à leur exploitation convenable et économique.

En outre de la construction des dites portions du dit chemin de fer ainsi que prescrit par les présentes, l'entrepreneuse devra, sans compensation additionnelle, établir le long de son parcours entier, une ligne de télégraphe suivant le devis ci-après, et en fournir l'équipement nécessaire, avec les batteries voulues et tous les instruments, accessoires et appartenances de la meilleure espèce et en nombre suffisant pour équiper un bureau de télégraphe à chaque 15 milles du chemin de fer, le tout subordonné à l'approbation du gérant de la compagnie du chemin de fer.

Et il est distinctement entendu et convenu que la protection de la ligne contre la neige étant de première importance, l'élévation de la ligne de plate-forme, telle que suivie par la compagnie dans sa construction pendant l'année 1882, sera suivie par l'entrepreneuse autant que la nature du pays le permettra; et dans les endroits où des tranchées pourront être nécessaires, l'entrepreneuse les protégera au moyen de paraneiges, suivant le plan adopté par la compagnie. Dans les montagnes, aux endroits où il pourra se produire des avalanches, l'entrepreneuse construira les abris et autres protections nécessaires, suivant le plan adopté par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Comme partie des travaux de construction par le présent entrepris, l'entrepreneuse fera et exécutera, ou fera faire et exécuter, à ses propres frais, tous les travaux du génie nécessaires pour explorer, projeter, tracer, préparer et exécuter la dite

entreprise, y compris la confection de tous les plans, coupes, arpentages et livres de notes nécessaires, et l'accomplissement, à l'égard des travaux du génie, des plans et des arpentages, de toutes les obligations imposées à la compagnie de chemin de fer par sa charte et par l'acte refondu des chemins de fer, 1879, tel que modifié par cette charte; et des copies de tous ces plans, arpentages, coupes et livres de notes seront déposées entre les mains de la compagnie de chemin de fer, gratuitement, aussitôt que possible après leur confection. Et pour faciliter ces travaux du génie, l'entrepreneuse aura librement accès à tous les plans, arpentages et mesurages faits jusqu'ici par la compagnie de chemin de fer, et s'en servira autant qu'il pourra le lui être permis de le faire sans empêcher la compagnie de chemin de fer de s'en servir au besoin. Mais nulle exploration de tracé d'aucune partie des dites sections, ni plan, ni livre de notes, n'auront de vigueur ni effet, ni ne seront en aucune manière obligatoires pour la compagnie, tant qu'ils n'auront pas été soumis au conseil et approuvés par lui, et signés par l'ingénieur de la compagnie, par ordre du conseil.

Tous les matériaux, appartenances et accessoires de toute espèce à être fournis par l'entrepreneuse en exécution du présent contrat, devront être conformes aux types de la compagnie de chemin de fer, en tant que ces types auront été adoptés; et en l'absence de types, ils devront être de la meilleure qualité et sorte, adaptés aux besoins d'une voie ferrée de première classe, et approuvés par le gérant général de la compagnie de chemin de fer. Mais l'entrepreneuse aura l'usage—durant la période de construction—de toutes les appartenances et de tous les accessoires à être fournis par elle; et lors de l'achèvement de la présente entreprise, ces appartenances et accessoires devront être livrés à la compagnie de chemin de fer en bon état, exception faite de l'usage ordinaire. Et dans toutes choses relatives au tracé ou à la construction, qu'elles soient mentionnées ou non dans les présentes, le présent contrat devra être interprété comme ayant en vue et exigeant l'achèvement d'une voie ferrée de première classe, suivant la meilleure coutume américaine, et avec une soigneuse attention quant à la direction de la ligne, à l'inclinaison des pentes et rampes, et à tous égards, quant à la sécurité et l'économie dans l'exploitation.

Et considérant que des contrats ont été passés pour des travaux à faire et des matériaux à fournir pour la construction de certaines parties des dites sections par le présent entreprises, et que différentes sommes de deniers ont été dépensées par la compagnie de chemin de fer en paiement sur ces contrats, ainsi que pour déblayer, dresser et autrement préparer la plate-forme des dites sections respectivement, et pour y poser la voie, et en divers déboursés fortuits s'y rattachant—lesquels contrats et montants de la dite dépense ont tous été communiqués à l'entrepreneuse qui s'en est déclarée contente et satisfaite—l'entrepreneuse se charge par les présentes des dits contrats, et s'engage et convient de payer les sommes qu'ils stipulent aux entrepreneurs y mentionnés, et aussi de rembourser à la compagnie du chemin de fer la dépense ainsi faite par elle sur les dites sections respectivement; tels paiements devant être faits par l'entrepreneuse à la compagnie de chemin de fer, à l'égard de chacune des dites sections, lorsque le premier paiement de deniers et d'actions en exécution du présent contrat sera fait à l'entrepreneuse pour des travaux exécutés sur cette section; et ce premier paiement de deniers sera retenu par la compagnie du chemin de fer, en tant qu'il pourra être nécessaire de faire face à la dite dépense.

Tous les rails et attaches, traverses, pilotis, bois de ponts, bois de service, poteaux, fils de télégraphe, matériaux et fournitures nécessaires à la construction convenable des dites sections, ou de l'une ou l'autre d'entre elles, déjà achetés ou commandés par la compagnie de chemin de fer pour la dite construction, seront vendus par la compagnie de chemin de fer et achetés par l'entrepreneuse, au prix qu'ils reviendront à la dite compagnie lorsqu'elle les livrera à la dite entrepreneuse; et pour déterminer ce prix des rails, attaches, traverses, fournitures et autres matériaux, il sera tenu compte de leur coût primitif, fret, assurance, intérêt, et de tous autres frais justes et raisonnables se rattachant à leur achat, transport et emmagasinage. Un inventaire de ces rails et attaches, ainsi que de tous ces matériaux et fournitures, accompagné d'une liste de leurs prix, sera fait et livré à l'entrepreneuse aussitôt que possible après la passation du présent contrat.

La compagnie de chemin de fer s'engage à transporter sur sa propre ligne, avec promptitude et diligence, jusqu'au point où elle est actuellement achevée à environ 45 milles à l'est de la rivière Saskatchewan—ou jusqu'au point où elle est achevée, à environ 40 milles à l'ouest de la station de Callander, selon le cas—audelà de ces points, jusqu'à tel autre endroit ou tels autres endroits qui pourront être en tout temps atteints par le chemin de fer, selon que ce chemin sera provisoirement livré à la compagnie de chemin de fer—ou jusqu'à tel autre point ou tels autres points qui pourront être de temps à autre convenus, tous les rails et attaches, fournitures et matériaux dont l'entrepreneuse aura besoin pour la construction des dites sections respectivement, à des prix n'excédant pas un pour cent par tonne (de 2,000 livres) par mille, ainsi que tous les journaliers, artisans et autres personnes employés ou à être employés à la construction par l'entrepreneuse, à un taux n'excédant pas deux cents par mille pour chaque personne.

La compagnie de chemin de fer gardera un contrôle général sur les travaux de construction ; et l'adjudication des contrats aux sous-entrepreneurs, le plan général de l'entreprise, l'etablissement des stations, des voies d'évitement, des réservoirs, et autres constructions, le service d'eau, et toutes choses de même nature seront subordonnés à l'approbation et aux ordres du gérant général.

A cause et en considération des dits travaux dûment exécutés et terminés, et des matériaux fournis à leur égard, ainsi que ci-dessus prescrit, et une fois ces travaux régulièrement acceptés par le gouvernement du Canada et la compagnie de chemin de fer, comme étant conformes aux présentes et au contrat passé avec le gouvernement du Canada, la compagnie de chemin de fer paiera à l'entrepreneuse, pour la construction et l'achèvement de la dite section de l'Est, lorsqu'elle sera ainsi terminée et acceptée comme susdit, la somme de $14,099,979 en argent, et $20,000,000 en actions libérées ordinaires du capital social de la compagnie de chemin de fer; et pour la construction et l'achèvement de la dite section du Centre, lorsqu'elle sera ainsi terminée et acceptée comme susdit, la somme de $17,880,000 en argent, et $25,000,000 en actions libérées ordinaires du capital social de la compagnie de chemin de fer, lequel dit prix (moins telle proportion, n'excédant pas 10 pour 100 de la portion en actions du dit prix, que la compagnie de chemin de fer fixera pour être retenue comme garantie de l'achèvement de la présente entreprise), sera payé comme suit, savoir : une portion du dit prix en argent et en actions respectivement, sans la déduction susdite, sera payée de temps à autre, par versements, par la compagnie de chemin de fer à l'entrepreneuse, lors de l'achèvement—à la satisfaction de la dite compagnie—d'une portion de l'une ou l'autre des dites sections n'ayant pas moins de 20 milles en longueur ; telle proportion devant être, par rapport au prix entier par le présent fixé pour la construction de cette section, la même que celle de la dépense ou du coût de telle portion de cette section par rapport à son coût total. Et cette proportion sera fixée par le conseil de direction de la compagnie de chemin de fer, sur les évaluations de l'ingénieur de cette dernière, approuvées par ce conseil, établissant la dépense et le coût des travaux exécutés et de ceux restant à faire, sans aucun appel à quelque cour, personne ou corps quelconque, ni aucune contravention de leur part. Pourvu toujours, toutefois, que l'acceptation, par la compagnie de chemin de fer, d'aucune telle section, dans le but de permettre à l'entrepreneur d'obtenir le paiement de la remise de quelque versement en argent ou en actions, soit censée être provisoire seulement, et ne soit pas ni ne soit censée être une acceptation définitive, par la compagnie de chemin de fer, d'aucune portion des dits travaux. Et il est par les présentes entendu que les dits paiement et remise de deniers et d'actions libérées, convenus par le présent contrat, seront en règlement et acquittement final pour et de tous travaux, main-d'œuvre et matériaux d'aucune et toute espèce, sorte et nature, que pourra nécessiter la construction des ouvrages par le présent entrepris, ainsi que pour et de tout service ou obligation que la compagnie convient par les présentes d'exécuter ou prendre à sa charge.

Si en aucun temps l'entrepreneuse désire placer sur le marché et vendre un montant des actions libérées de la compagnie à elle payables à raison du présent

contrat, plus élevé que ce qu'elle en aura acquis par l'effet du dit contrat, la compagnie de chemin de fer consentira à l'émission et négociation de ces actions, pourvu qu'elles ne soient pas vendues à un prix moindre que celui convenu entre l'entrepreneuse et la dite compagnie, et que le produit de la vente d'aucune partie de ces octrois qui excédera le montant des dites actions alors acquis à l'entrepreneuse, soit payé à la compagnie du chemin de fer, pour être remis à l'entrepreneuse aux lieu et place d'actions libérées,—le prix de chaque action, au taux auquel ces actions auront été vendues, représentant cette action dans le montant à être payé à l'entrepreneuse. Et la compagnie de chemin de fer allouera à l'entrepreneuse l'intérêt au taux de cinq pour cent par année, sur tous deniers restant entre ses mains en vertu du présent article.

Lors de l'achèvement des travaux par le présent entrepris, selon la qualité, la nature et le type, et dans les délais par le présent convenus respectivement, et par suite de l'approbation et acceptation de ces travaux par le gouvernement du Canada, comme étant terminés conformément au dit contrat du 21 octobre 1880, et par la compagnie de chemin de fer comme étant en conformité des présentes, la balance de deniers et d'actions libérées qui se trouvera alors due à l'entrepreneuse aux termes du présent contrat, et qui restera impayée ou non délivrée, sera immédiatement payée et délivrée à l'entrepreneuse, sur la quittance qu'elle en donnera, pourvu qu'elle décharge la compagnie de chemin de fer de toute responsabilité ultérieure sous l'empire du présent contrat.

Tous les matériaux qu'il faudra importer de quelque pays étranger, pour être employés dans la construction des dites sections, et que la compagnie de chemin de fer a le droit d'importer en franchise, devront être achetés par cette dernière, à la demande et conformément aux instructions de l'entrepreneuse, la dite compagnie de chemin de fer exerçant, à cet égard, tous les pouvoirs, privilèges et droits qui lui sont conférés par le contrat fait avec le gouvernement, et par sa charte, à l'égard de l'exemption de droits d'importation,—et délivrant à l'entrepreneuse les matériaux ainsi importés, à ses frais, y compris tous intérêts et charges sur ces matériaux, mais d'une manière qui n'impose à la compagnie de chemin de fer aucune dépense pour la main-d'œuvre ou autre service qu'elle ne voudra pas fournir ou faire. Et la compagnie de chemin de fer devra aussi acheter, sur telles demande et instructions, dans le Canada, tous les matériaux à être employés dans la construction des dites sections, que la compagnie de chemin de fer a le droit d'importer en franchise pour les dites fins; et elle fera et accomplira toutes telles affaires et choses qui seront nécessaires pour obtenir, à l'égard de ces marchandises ou matériaux, de la part des fabricants ou des vendeurs des dites marchandises ou matériaux, tous *drawbacks* auxquels auront droit ces fabricants ou ces vendeurs.

La compagnie de chemin de fer nomme par les présentes l'entrepreneuse son agent et procureur, aux fins d'exercer, sous elle, en son nom, et de sa part—mais ce aux frais de l'entrepreneuse—dans l'acquisition du bois, de la pierre, du gravier et autres matériaux qui pourront être nécessaires ou utiles à la construction des dites sections, tous les privilèges conférés à la dite compagnie de chemin de fer par sa charte ou par le contrat fait avec le gouvernement; et aussi, pour elle, en son nom et de sa part, mais aux frais de l'entrepreneuse—d'entrer sur, prendre possession de, et, si c'est nécessaire, acquérir par voie d'expropriation, tous les biens-fonds voulus pour la route et autres fins, en tant que la compagnie de chemin de fer a droit de les prendre et posséder pour les dites fins en vertu de la dite charte, et, dans la province d'Ontario, en vertu des pouvoirs qu'elle a acquis par sa fusion avec la compagnie du chemin de fer le Canada Central, et aussi, comme partie de la cause du présent contrat, d'abattre, prendre et employer, pour la compagnie de chemin de fer, et de sa part et en son nom, et comme agent et procureur régulièrement autorisé, tous les arbres et les bois—à être employés dans la construction de la section de l'Est—qui se trouveront dans ou sur les terrains du gouvernement de la province d'Ontario, pris pour ce chemin, et dans les limites de 99 pieds de chaque côté du dit chemin; le tout tel que prescrit par les statuts de la ci-devant province du Canada et du Dominion du

Canada, régulièrement adoptés et en vigueur, concernant la compagnie du chemin de fer le Canada Central.

L'entrepreneuse ne devra pas employer, aux travaux par le présent entrepris, comme journaliers, chefs d'équipes ou ouvriers quelconques, des individus qui auront été précédemment congédiés par la compagnie du chemin de fer, ou par toute personne ayant quelque contrat avec la dite compagnie pour quelque ouvrage à être fait sur une partie quelconque du chemin de fer canadien du Pacifique.

Et l'entrepreneur devra payer ponctuellement et régulièrement les salaires des ouvriers qui pourront être employés aux travaux par le présent entrepris, ou à tous travaux s'y rattachant, et devra prendre tout le soin et toutes les précautions nécessaires pour que tout sous-entrepreneur ou agent sous les ordres de l'entrepreneur, respectivement, paie ponctuellement et régulièrement les salaires de toutes personnes qui pourront être employées par ce sous-entrepreneur ou cet agent, respectivement, et garantira la dite compagnie de chemin de fer et la mettra à couvert de toute responsabilité ou de tout dommage, sous l'empire de toute loi qui pourra exister ou être adoptée, lui imposant quelque obligation ou responsabilité à l'égard d'aucune dette ou responsabilité d'aucune espèce que l'entrepreneuse ou ses sous-entrepreneurs ou agents pourront contracter dans l'exécution des travaux par le présent entrepris, ou pour se procurer un droit de passage, des biens-fonds ou des matériaux pour les fins du présent contrat.

Et pour mieux protéger la compagnie de chemin de fer contre l'effet d'aucune telle loi, et afin que la dite compagnie ait une preuve satisfaisante que les salaires des personnes employées à la construction et les montants dus aux sous-entrepreneurs ont été payés par l'entrepreneuse, le paiement de ces salaires et montants sera fait par des payeurs dont la nomination devra être approuvée par le gérant général de la compagnie de chemin de fer, et en conformité de tels règlements raisonnables qui pourront être prescrits par le dit gérant, et ces payeurs devront faire au dit gérant les rapports qu'il pourra en tout temps exiger d'eux. Et dans ce but, il est par le présent convenu qu'un compte du personnel devra être tenu par des employés à être nommés par la compagnie de chemin de fer, qui seront assujétis à ses instructions, et dont les appointements et les frais de voyage nécessaires seront payés par l'entrepreneuse.

Toutes les machines et autre outillage, matériaux et choses généralement quelconques, fournis par l'entrepreneuse pour les travaux par le présent entrepris, deviendront et seront jusqu'à l'achèvement des dits travaux, la propriété de la compagnie pour les fins de ces travaux; ils ne pourront pas être enlevés, employés, ni vendus—si ce n'est pour les fins des dits travaux—sans le consentement de la compagnie; et la compagnie ne sera en aucune manière responsable des pertes ou dommages éprouvés à l'égard de ces machines, outillage, matériaux ou choses.

Si, à l'avis de l'ingénieur ou du gérant général de la compagnie de chemin de fer, les matériaux ou autres choses employés, ou sur le point d'être employés par l'entrepreneuse, dans l'exécution de l'entreprise, ne sont pas conformes au présent contrat, ou ne conviennent pas, suivant lui, aux fins auxquelles les destine l'entrepreneuse,—ou si, à l'avis du gérant général ou de l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer, quelque portion des travaux par le présent entrepris n'est pas exécutée d'une manière convenable par l'entrepreneuse, ce gérant général, ou cet ingénieur, pourra exiger de l'entrepreneuse qu'elle enlève ces matériaux défectueux ou reconstruise d'une manière convenable les travaux défectueux, selon le cas. Et, sur ce, l'entrepreneuse se rendra immédiatement à la demande du gérant général ou de l'ingénieur. Et si, après le laps de 24 heures, l'entrepreneuse ne s'est pas conformée à cette exigence, le gérant général, ou l'ingénieur, pourra faire enlever ces matériaux, ou faire reconstruire convenablement ces travaux, selon le cas. Et dans ce cas l'entrepreneuse devra payer à la compagnie de chemin de fer tous les dommages et toutes les dépenses auxquels elle se sera exposée pour enlever ces matériaux ou reconstruire ces ouvrages défectueux.

Si, à l'avis du gérant général ou de l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer, la rapidité des progrès que fera en aucun temps l'entrepreneuse, dans l'exécution des

travaux sur l'une ou l'autre des sections par le présent entreprises, n'est pas de nature à justifier l'attente que ces travaux seront terminés dans le délai par le présent fixé pour l'achèvement de cette section,—ou si, d'après lui, les dits travaux n'avancent pas avec une rapidité qui, en supposant qu'elle fût maintenue, aurait pour résultat leur achèvement dans les délais fixés par les présentes, alors, et dans l'un ou l'autre cas, le gérant général ou l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer, pourra, au moyen d'un avis par écrit, requérir l'entrepreneuse de faire à son personnel d'hommes, ou à ses matériaux, ou aux deux, telle addition qui, selon lui, sera nécessaire pour lui permettre de terminer les dits travaux dans le délai pour ce fixé par les présentes. Et si, au reçu de cet avis, ou dans les trois jours après, ou dans tel autre délai qui sera fixé par cet avis, l'entrepreneuse ne s'y conforme pas à tous égards, la compagnie de chemin de fer pourra alors enlever les dits travaux des mains de l'entrepreneuse et procéder à les terminer aux frais de cette dernière, de telle manière, et par tels moyens —soit par de nouveaux contrats, après ou sans avoir demandé ou reçu des soumissions, soit autrement—que la compagnie de chemin de fer jugera à propos. Et si la dépense faite par la compagnie de chemin de fer pour terminer les travaux, à défaut par l'entrepreneuse de le faire, excède la balance qui serait alors due à la dite entrepreneuse, aux termes des présentes, si elle eût rempli les conditions de son contrat à cet égard, la compagnie de chemin de fer aura le droit de recouvrer cet excédant de l'entrepreneuse, comme une créance ordinaire.

Dans le cas où elle prendrait possession des travaux de l'une ou l'autre des dites sections, et qu'elle les continuerait, sous l'autorité des dispositions du présent contrat, la compagnie de chemin de fer aura aussi le droit de prendre possession de tous les outils, équipement de construction, matériaux et fournitures qui appartiendront alors à l'entrepreneuse ou seront employés par elle dans ou sur les dits travaux, ou employés en rapport avec ces travaux. Et dans ce cas, la compagnie de chemin de fer aura un gage spécial et de premier ordre sur tous tels outils, équipement de construction, matériaux et fournitures, pour toute créance de la compagnie qui pourra exister après un règlement de comptes définitif entre elle et l'entrepreneuse. Et la compagnie de chemin de fer ne sera responsable d'aucun dommage fait à ces outils, équipement de construction, matériaux ou fournitures, ni de leur usure, ni de la valeur de leur usage. Et dans ce cas aussi l'entrepreneuse n'aura droit de recevoir aucun autre paiement de la compagnie de chemin de fer, avant que les dits travaux soient définitivement achevés et qu'ils aient été acceptés par le gouvernement du Canada comme étant en conformité du dit contrat entre lui et la compagnie du chemin de fer, et par cette dernière comme étant conformes aux termes et conditions des présentes. Et la compagnie de chemin de fer ne sera alors tenue de payer à l'entrepreneuse, que la différence, s'il en est, entre le total des montants payés à la dite entrepreneuse ainsi que de ceux dépensés par la compagnie de chemin de fer pour compléter les dits travaux, et le prix total de ces travaux convenu par le présent contrat. Et pour faire ce calcul et constater cette différence, les paiements en action à la dite entrepreneuse, aux termes des présentes, seront estimés selon la valeur marchande des dites actions dans les principaux centres financiers du Canada et des Etats-Unis, respectivement.

L'entrepreneuse sera responsable de tous dommages-intérêts pouvant être réclamés par une personne ou une corporation quelconque, à l'égard de tout tort fait à des personnes ou à des terrains ou autres propriétés, ou à l'égard de toute violation d'un droit quelconque occasionnée par, ou survenue pendant l'exécution des travaux par les présentes entrepris par elle, ses sous-entrepreneurs, agents ou employés, en aucune manière ou pour aucune cause quelconque,—ou par quelque négligence, manquement ou inexécution de sa part, ou de la part d'aucun de ses membres ; et l'entrepreneuse s'engage et s'oblige par les présentes d'accomplir à l'égard des clôtures, barrières, passages et autres choses semblables, sur toute portion de l'une ou l'autre des dites sections, tous les devoirs qui incomberont à la compagnie du chemin de fer par l'effet des lois du Canada ou d'aucune province dans les limites desquels cette portion de l'une ou l'autre des dites sections pourra se trouver.

Le présent contrat ne sera pas transféré ni cédé, et aucune partie importante n'en sera adjugée à des sous-entrepreneurs, sans le consentement formel de la compagnie.

La compagnie pourra donner ou signifier validement tous les avis qu'elle désirera donner ou signifier à l'entrepreneur, en les laissant à tout endroit, dans la cité de Montréal, ou dans la cité de Winnipeg, qui sera fixé à cette fin par l'entrepreneur et indiqué par un avis à la compagnie de chemin de fer regulièrement délivré à son secrétaire, au bureau de la dite compagnie, à Montréal. Et si un tel endroit n'est pas fixé et indiqué comme susdit, la compagnie pourra validement donner ou signifier ces avis à l'entrepreneuse en les lui envoyant francs de port, par la poste, à son adresse dans la dite cité de Montréal.

S'il s'élève entre la compagnie de chemin de fer et l'entrepreneuse, par rapport à quelque affaire ou transaction relative au présent contrat, un différend ou débat qui ne soit pas expressément laissé par les présentes à la décision de la compagnie ou du bureau de direction ou de quelque officier de la dite compagnie, ce différend sera soumis à l'arbitrage et jugement définitifs de deux arbitres, dont l'un sera nommé par la compagnie et l'autre par l'entrepreneuse. Et s'il y a différence d'opinion entre les arbitres ainsi nommés, ces derniers auront le droit de nommer un troisième arbitre; et s'ils ne peuvent s'entendre sur le choix de ce troisième arbitre, tout juge de la cour supérieure pour le Bas-Canada, résidant ou remplissant ses fonctions dans la cité de Montréal, pourra le nommer à la demande de l'une des parties aux présentes, après avis raisonnable donné à l'autre. Et si un troisième arbitre est nommé, la décision de deux des arbitres sera définitive et obligatoire pour les parties au présent contrat.

En foi de quoi les dites parties ont fait signer les présentes et y ont fait apposer leurs sceaux de corporation, les jours, mois et an mentionnés en regard des signatures de leurs officiers respectifs.

La *North American Railway Contracting Company*,
Par J. O. BLOSS, président.

Attesté, SAML. GWYN, secrétaire. [L. S.]
16 décembre 1882.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Par R. B. ANGUS, vice-président.

C. DRINKWATER, secrétaire. [L. S.]
19 décembre 1882.

DEVIS

MENTIONNÉ DANS LE CONTRAT DE CONSTRUCTION CI-ANNEXÉ.

Lorsque le chemin de fer traversera des sections boisées, le sol devra être défriché sur une largeur de 50 pieds de chaque côté de la ligne d'axe, et les arbres devront aussi être abattus sur un plus large espace si l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer le juge nécessaire. Les emplacements de stations devront aussi être déblayés sur une largeur de 300 pieds et une longueur de 2,000 pieds. Tous les troncs d'arbres et les broussailles dans les limites du déblaiement voulu, devront être brûlés ou enlevés, et il n'en devra pas être jetés dans les bois voisins.

Lorsque les remblais devront avoir moins d'un pied de hauteur, toutes les souches devront être arrachées dans les limites du remblai et être enlevées ou brûlées ; dans les endroits où les remblais devront avoir moins de quatre pieds et plus d'un pied de hauteur, tout le bois sur pied et toutes les souches seront coupés à fleur de terre. Toutes les tranchées ainsi que tous les fossés latéraux et fossés d'écoulement de peu de profondeur devront aussi être convenablement essartés.

Les tranchées, les remblais et les fossés latéraux seront formés conformément aux sections transversales types fournies par la compagnie de chemin de fer. Nul matière ne sera déposée ni empruntée dans les endroits où, d'après l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer, cela pourrait nuire plus tard à l'exploitation du chemin.

La largeur des tranchées au niveau des remblais devra être de 22 pieds, et l'inclinaison de leur talus, dans la terre, sera de 1½ sur 1, et, règle générale, de 1 sur 4 dans la roche. Pour les tranchées partie dans la terre et partie dans la roche, une berme de 6 pieds sera laissée sur la surface de la roche ; mais dans tous les cas les talus devront être faits de manière à assurer leur stabilité.

Dans toutes les tranchées, les fossés latéraux devront avoir l'inclinaison propre à assurer un écoulement parfait ; et aux extrémités des tranchées, ils seront détournés de manière à empêcher tout dommage à la chaussée. Le fond des fossés latéraux ne sera jamais moins de 12 pouces plus bas que le niveau des remblais, et dans les tranchées pratiquées dans la roche, ainsi que dans les endroits où il se rencontrera des sources, il faudra assurer un écoulement parfait en augmentant les dimensions des fossés ou par d'autres moyens approuvés.

Il devra y avoir des fossés de ceinture aux endroits où la chose sera nécessaire pour empêcher l'eau des terres voisines de s'épancher dans les tranchées, et ces fossés de ceinture ne seront pas à moins de 16 pieds du sommet des talus.

La largeur des remblais à leur niveau sera de 14 pieds, et leurs talus seront de 1½ sur 1. Il ne devra pas être employé de matériaux non convenables ou sans fixité dans les remblais, et il faudra en exclure la glace et la neige. Les remblais formés sur des versants de collines ou des pentes devront être faits de manière à prévenir tout éboulement. Il devra être amplement alloué pour le tassement et le retrait des remblais, suivant leur hauteur, la nature de leurs matériaux et leur mode de construction, en sorte que lorsque la chaussée sera parfaitement consolidée elle ait toute la largeur voulue et une surface convenable.

Entre la base de remblais et la ligne intérieure des fossés latéraux, il sera laissé une berme de pas moins de 3 pieds où les remblais n'excéderont pas moins de 3 pieds de hauteur,—le 4 pieds où ils auront de 3 à 6 pieds de hauteur,—de 5 où ils auront de 6 à 10 pieds, et de 6 où ils excéderont 10 pieds.

Partout où les talus des remblais seront exposés à être minés par le débordement des cours d'eau ou autrement, ils devront être parfaitement protégés au moyen d'enrochements en pierres perdues ou autrement, à la satisfaction de l'ingénieur de la compagnie de chemin de fer ; et des fossés d'écoulement seront pratiqués partout où il en faudra pour assurer le dessèchement de la chaussée.

Les tunnels de la ligne seront formés conformément à la section transversale fournie par la compagnie du chemin de fer; ils devront être asséchés et parfaitement sûrs.

Il devra y avoir des ponts à armatures pour franchir tous les cours d'eau où ces ponts seront nécessaires, d'après l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer ; ces ponts devront être en fer ou en acier, de la meilleure qualité et façon, et du dessin et de la force conformes aux types et formules adoptés par la compagnie du chemin de fer. Tous les ponts à armatures reposeront sur des piles et des culées en maçonnerie de première classe, qui seront construites sur des fondations parfaitement sûres —le tout devant être approuvé par l'ingénieur de la compagnie de chemin de fer. Il devra être donné une couche de peinture convenable à tous les ponts en fer ou en acier, après leur érection. Les ponts de pilotis, les chevalets en charpente et les ponceaux devront être construits conformément aux types de la compagnie de chemin de fer et de manière à satisfaire l'ingénieur de la dite compagnie. Partout où il se trouvera de la pierre d'une nature convenable, à une distance raisonnable, elle devra être substituée au bois dans les ponceaux, si l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer l'ordonne.

Les piles de ponts devront être protégées à l'aide de brise-glaces ou éperons partout où il en faudra, d'après l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer.

Les rails devront être de la meilleure fabrication d'acier, de modèle approuvé, et ne péserons pas moins de 56 livres par verge; ils seront munis d'éclisses et de boulons selon le type choisi par la compagnie du chemin de fer.

Les traverses devront être en bois de chêne, d'épinette rouge ou d'épinette blanche, de bonne qualité, vif, sain et droit; mais il n'y en aura pas plus d'un tiers en épinette blanche. Elle seront taillées sur deux faces opposées parallèles, de manière

à ce qu'elles aient une épaisseur uniforme de 6 pouces et pas moins de 6 pouces de face d'un bout à l'autre ; elles devront avoir une longueur uniforme de 8 pieds, et seront coupées carrées aux deux bouts. Il devra y en avoir 2,640 par mille.

Avant que la voie soit posée, la chaussée devra être soigneusement parachevée jusqu'au niveau des remblais. Les traverses seront posées en ligne et la voie sera bien clouée ; afin que les rails ne souffrent pas de dommage, la voie sera amenée à un niveau approximatif sitôt que posée ; et aussitôt que possible ensuite, le nivellement sera complété. La voie une fois posée et nivelée devra être conforme, dans tous ses détails, à celle posée et nivelée par la compagnie pendant l'année 1882, et le tout sera exécuté de manière à donner une voie unie et permanente, adaptée aux besoins du trafic d'un chemin de fer de première classe.

Il devra y avoir des stations à distances moyennes de 16 milles d'intervalle—la distance devant être aussi uniforme que possible. A ces stations devront être établies des voies de service d'une longueur collective de 2,000 pieds en œuvre, et il devra y avoir une gare pour les voyageurs et les marchandises, avec les quais, meubles et accessoires ordinaires et nécessaires, le tout devant être établi et construit conformément aux plans et aux types adoptés par la compagnie du chemin de fer pour ses stations et ses gares. A mi-chemin autant que possible entre ces stations devront être établies des gares d'évitement de 1,800 pieds de longueur.

Des stations à prendre de l'eau devront être établies à des distances moyennes de 16 milles d'intervalle, et dans aucun cas la distance de l'une de ces stations à une autre ne devra excéder 19 milles. Ces stations à prendre de l'eau seront pourvues de réservoirs, de moulins à vent, de pompes, et de tous les accessoires nécessaires ; et en capacité ainsi que sous tous autres rapports, elles devront égaler celles construites par la compagnie du chemin de fer, sur sa ligne-mère, en 1882. Dans les régions boisées ou accidentées, des pompes à vapeur, d'une capacité de pas moins de 4,000 gallons par heure, seront substituées aux moulins à vent. Il devra y avoir à toutes les stations susdites, un abondant approvisionnement d'eau tiré de cours d'eau, d'étangs ou de puits, qui suffise pour au moins vingt convois par jour.

A des intervalles de 16 milles, il devra être construit, suivant les plans types la compagnie, des baraques pour les cantonniers et les outils.

Des points de division devront être établis à des distances moyennes de 120 milles d'intervalle, aux endroits qui seront approuvés par le gérant général de la compagnie de chemin de fer ; et sur ces points il devra y avoir, outre une gare et une station à prendre de l'eau, trois voies de service d'une longueur collective de 6,000 pieds en œuvre, une remise pouvant contenir dix locomotives, et une plaque tournante, en fer, de modèle approuvé. Les dites remises à locomotives devront être construites sur le plan de celle que la compagnie de chemin de fer est à construire à Broadview, et elles seront pourvues de tous les accessoires, appareils et appartenances ordinaires et nécessaires ; les stations à prendre de l'eau seront semblables à celles ci-dessus décrites, si ce n'est qu'elles seront pourvues d'une pompe à vapeur ayant une capacité de 6,000 gallons par heure, et devront être reliées aux remises à locomotives par des tuyaux à eau bien protégée. La disposition générale des voies et des bâtiments aux dits points de division sera subordonnée à l'approbation du gérant général de la compagnie de chemin de fer.

Ce qui précède est le devis mentionné dans le contrat ci-annexé.

16 décembre 1882.

REPONSE

(31*h*)

A DES ADRESSES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, respectivement datées le 28 janvier 1884, demandant copie de tous mémoires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou de toutes lettres ou mé-

moires publics d'aucuns des officiers de la compagnie, concernant sa situation ou ses perspectives et ses transactions (y compris la garantie récente), qui n'ont pas encore été produits.

Des états indiquant le montant du stock souscrit de la compagnie, avec la date et le montant de chaque souscription, et le montant versé ou à verser sur le stock souscrit, avec la date de chaque versement en argent et le taux d'escompte auquel tout tel stock a été émis par la compagnie aux souscripteurs ou à aucun syndicat ou personnes qui se sont chargées de son émission au public ; un état du montant payé à même le capital pour intérêt sur le capital-actions et le taux de tel paiement.

Un exposé des faits quant à l'acquisition, par ou au nom de la compagnie, de tout intérêt dans aucune des compagnies de chemins de fer suivantes, ou par aucun de ses officiers ou aucunes personnes, en son nom, dans aucunes actions ou obligations d'aucunes des dites compagnies susdites, savoir :

Credit-Valley ; Ontario et Québec ; Atlantique et Nord-Ouest ; Toronto, Grey et Bruce ; Hamilton et Nord-Ouest ; Sud-Est ; Montréal, Portland et Boston ; Saint-Laurent et Ottawa ;

Ou dans aucune compagnie ayant des lignes dans le Manitoba et le Nord-Ouest ou ailleurs, avec dates, montants et détails, et copie des documents se rapportant à cette acquisition ou aux obligations contractées par la compagnie par suite de telle acquisition.

Un état des diverses matières sur lesquelles des rapports doivent être fournis aux termes de " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879 " et de ses amendements :

(1) Pour l'exercice 81-82 ;
(2) Pour l'exercice 1882-83 dans chaque cas quant à —
(*a*) La ligne de chemin de fer comprise spécialement dans le contrat de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et aux
(*b*) Embranchements et prolongements déjà acquis par la compagnie ou sous son contrôle.

Des états semblables avec détails analogues, séparément, quant à (*a*) la division est, et (*b*) la division-ouest du chemin de fer canadien du Pacifique.

Un état de la somme totale dépensée jusqu'au 30 juin 1883 par la compagnie en vertu de son contrat,—

(*a*) Pour travaux de construction sur la ligne que la compagnie est tenue de construire tel que spécifié dans le contrat ;
(*b*) Pour matériel roulant pour la ligne du Pacifique canadien tel que spécifié dans le contrat ;

(*c*) Pour travaux de construction sur des prolongements, embranchements et lignes contrôlés par la compagnie, non compris dans le chemin de fer, tel que spécifié dans le contrat ;
(*d*) Pour matériel roulant pour tous prolongements et embranchements non compris dans le chemin de fer.

Des états semblables à ceux ci-dessus mentionnés, jusqu'au 31 décembre '83.

Un relevé des recettes de la compagnie à la date du 30 juin 1883, à compte,—

(*a*) De la subvention pécuniaire ;
(*b*) Des obligations garanties par les terres concédées ;
(*c*) Des boni ;
(*d*) Des ventes de terres ou transactions non comprises dans les opérations se rattachant aux obligations garanties par les terres concédées ;
(*e*) Du nombre d'acres de la concession de terres ;
(*f*) Des montants de boni convenus bien que non payés.

Des états semblables jusqu'au 31 décembre 1883.

Aussi Adresse (N° 31*h*-1) :—Exposant que le 5 mars 1883, une humble adresse a été présentée à Son Excellence le gouverneur général, demandant entre autres choses, un état indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans chaque cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné et la date.

Exposant de plus que la réponse faite par la compagnie dans le but de se conformer à la demande formulée dans la dite adresse, omet l'information ci-dessus mentionnée ; et qu'il plaise à Son Excellence vouloir bien ordonner que telle information soit obtenue et soumise à la Chambre.

Par ordre,

Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
6 février 1884.

Bureau du secrétaire, Montréal, 4 février 1884.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant, laquelle contenait une adresse de la Chambre des communes demandant des renseignements sur plusieurs points, et en réponse, j'ai l'honneur de transmettre une copie de l'exposé officiel fait le 29 décembre dernier, par le président de cette compagnie ; c'est le seul document répondant à la description donnée par la résolution de la Chambre des communes à moi communiquée, qui ait été publié par cette compagnie ou en son nom, et qui ne vous ait pas déjà été transmis.

J'ai aussi l'honneur d'inclure un état indiquant le montant des actions souscrites de la compagnie, avec la date et le montant de chaque souscription, et indiquant la date et le montant des versements faits sur cette souscription. Et j'ai de plus l'honneur de dire qu'il n'a pas été souscrit d'autres actions dans cette compagnie.

J'ai de plus l'honneur de vous informer que la compagnie a vendu aux actionnaires qui ont souscrit le montant d'actions mentionné dans le dit état, ou à leurs ayants cause, la balance de la première émission du capital social de la dite compagnie, à un taux qui a produit une moyenne de 40 cents dans la piastre, sur la totalité de cette première émission de $25,000,000.

J'inclus également un état du taux auquel la première émission du capital accru de la compagnie, s'élevant à $30,000,000 a été faite, indiquant aussi la commission et les frais de cette vente, ainsi que son produit net. La totalité de la dite somme de $30,000,000 a été vendue à un syndicat de New-York, et par lui émise au public.

Je transmets encore un état indiquant le montant payé à même le capital pour intérêt sur le capital-actions, et le taux de ces paiements.

Pour ce qui est de l'exposé voulu des faits relatifs à l'acquisition—par la compagnie ou en son nom—de tout intérêt acquis par elle, ou de sa part, dans aucune des chartes ou valeurs des compagnies de chemins de fer dénommées dans l'adresse, j'ai l'honneur de dire que cette compagnie n'a pas acquis d'intérêts, ni directement, ni par ses officiers, ou autre personne en son nom, dans aucunes actions ou valeurs de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec, de la compagnie du chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce, de la compagnie du chemin de fer d'Hamilton au Nord-Ouest, de la compagnie du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston, ni dans aucunes compagnies ayant des lignes dans le Manitoba et le Nord-Ouest.

Cette compagnie a acquis le contrôle de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, et elle a avancé à cette dernière, dans ce but, et pour la construction de la ligne de raccordement entre la voie ferrée de cette compagnie et le fleuve Saint-Laurent, la somme de $156,646.02.

Un intérêt a été acquis, en juillet 1882, dans les obligations, les actions et le matériel roulant de la compagnie du chemin de fer du Sud-Est, par certaines personnes intéressées dans notre compagnie ; cette acquisition a été faite dans le but de conserver les conventions de circulation de cette compagnie et d'avoir accès à la mer; et le montant dépensé pour cela a été avancé à la personne qui a fait l'acquisition susdite. J'ai l'honneur d'inclure un relevé du montant ainsi dépensé par cette compagnie.

Pour ce qui est de la demande d'états requis par l'acte refondu des chemins de fer, 1879, cette compagnie les a déjà fournis au département des chemins de fer.

J'ai l'honneur de transmettre un relevé du montant total dépensé par la compagnie, jusqu'au 31 décembre dernier, en exécution de son contrat avec le gouvernement, sous les différents chefs mentionnés dans l'adresse ; et aussi, des états indiquant les recettes de la compagnie jusqu'à la même date, sous les différents chefs mentionnés dans la dite adresse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

A.

CIRCULAIRE.

Aux actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique :

MESSIEURS,—Il y a aujourd'hui un peu moins d'un an qu'une partie du capital social de la compagnie a été offerte à la souscription publique. Pendant cette période, il s'est produit une très grande baisse dans la valeur marchande des effets de chemins de fer américains en général, et spécialement des actions de corporations opérant par des lignes de chemin de fer entre les Etats de l'Est et la côte du Paci-

fique. Il n'y a pas lieu d'être surpris, par conséquent, que les porteurs des actions de cette compagnie aient ressenti quelque anxiété, ou que des spéculateurs aient profité de l'occasion pour se concerter afin de faire baisser la valeur marchande des actions, vu surtout les malfaisantes attaques auxquelles la compagnie a été presque journellement en butte de la part d'une catégorie de la presse locale et étrangère, inspirée par des lignes de chemin de fer rivales, ou par des motifs politiques. Les actionnaires doivent plutôt être félicités de ce qu'en face de ces attaques et d'une baisse si générale des effets d'autres lignes transcontinentales, les actions de cette compagnie aient conservé une telle fermeté comparative, bien que sa ligne ne soit pas encore terminée.

Afin de donner aux actionnaires les plus prompts renseignements possibles sur les résultats obtenus pendant l'année qui va finir, et en face des exposés inexacts qui ont été publiés relativement à la situation de la compagnie, les directeurs ont jugé à propos de soumettre, en avance du rapport annuel régulier, un sommaire de ce qui a été fait, ainsi qu'un court exposé des faits touchant la valeur intrinsèque et la valeur marchande des actions de la compagnie.

Il est nécessaire, tout d'abord, de ne pas oublier que la position de la compagnie du chemin de fer du Pacifique est unique, sa ligne s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, et formant par elle-même un réseau de chemin de fer complet et indépendant. Différant sous ce rapport de toute autre ligne transcontinentale en Amérique, elle ne doit attendre de ses rivales rien de plus que des procédés raisonnablement justes.

Pendant l'année 1883, la compagnie a construit 693 milles de chemin de fer, savoir, 553 milles de ligne-mère, et 140 d'embranchements.

Sur la division de l'Ouest, 377 milles de rails ont été posés—ce qui complète la voie jusqu'au sommet de la Passe des montagnes Rocheuses, située 960 milles à l'ouest de Winnipeg, et laisse un intervalle de moins de 300 milles pour compléter la correspondance avec l'océan Pacifique—et il y a tout lieu de croire que cette correspondance sera complétée dans les deux années qui vont suivre.

A l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, la compagnie aura ses propres steamers en acier, construits, cette année, sur la Clyde, expressément pour le trafic des lacs, et ces steamers seront prêts à faire le service entre le lac Huron et la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur. Une nouvelle ligne directe, appartenant en propre à la compagnie, se trouvera ainsi prête à transporter les voyageurs et les marchandises de Montréal à tous les points de la région récemment ouverte, sur un parcours continu de 1,400 milles à l'ouest de Port-Arthur.

Pendant l'année, la voie a été posée sur un parcours de 167 de la section de la ligne au nord du lac Supérieur, et, dans quelques semaines qui vont suivre, elle le sera sur 54 autres milles, ce qui donnera un total de 221 milles pour cette section, et en laissera 430 à construire pour compléter la correspondance directe et ininterrompue par rails entre Montréal et les provinces du Nord-Ouest. Il y a actuellement plus de 9,000 hommes à l'œuvre sur cette section qui, on l'espère bien, sera terminée et pourra être exploitée avant la fin de l'année 1885.

Sans la ligne directe et ininterrompue par rails que donnera l'achèvement de cette section, sans les correspondances nécessaires dont s'assurent actuellement la compagnie entre les provinces d'Ontario et Québec, le chemin de fer canadien du Pacifique n'aurait que peu ou point de contrôle sur l'immense circulation d'immigrants, de colons, et de marchandises en général en destination de l'ouest,—circulation que développe rapidement la colonisation du Nord-Ouest; et cette circulation continuerait à l'avenir comme par le passé à prendre la route du Grand-Tronc et des Etats-Unis. Cette circulation à destination de l'ouest est de la plus haute importance pour le chemin de fer canadien du Pacifique, en ce qu'elle lui permet de transporter les voyageurs et les marchandises à des prix moins élevés qu'il ne serait possible de le faire si la ligne n'avait qu'un trafic à destination de l'est, et rien à ramener dans l'ouest que des wagons vides.

Lorsque la compagnie sera en mesure d'expédier des convois directement de Montréal, *viâ* Winnipeg, à l'océan Pacifique—ses trains de grande vitesse parcourant

la distance entière en 90 heures,—et lorsque les correspondances de la ligne avec les centres commerciaux des provinces d'Ontario et de Québec auront été établies, le chemin de fer canadien du Pacifique occupera une position imposante comme grande route nationale du Canada, et, grâce à un meilleur service, à un trajet plus court, à des facilités supérieures, et à des prix modérés, elle s'emparera du trafic qui lui appartient naturellement, et l'empêchera de prendre la route des lignes étrangères.

Les explorations de l'intervalle entre les portions achevées des divisions de l'Est et de l'Ouest ont été complétées, ainsi que celles à travers les montagnes Rocheuses et les montagnes de Selkirk. On a constaté dans les deux cas que les travaux sont beaucoup plus faciles qu'on ne s'y attendait, et les directeurs sentent aujourd'hui qu'ils peuvent dire sans crainte que le coût de la ligne entière, une fois qu'elle sera terminée, ne dépassera pas les estimations faites en premier lieu.

On s'est assuré que l'achèvement de la ligne ne coûtera pas plus de 27 millions de piastres—à peine le montant de la subvention pécuniaire et des obligations hypothécaires non vendues et restant entre les mains du gouvernement.

Les recettes brutes pour 1883 (en évaluant le mois de décembre) ont été de	$5,420,913
Ceci comprend, pour le transport de matériaux de construction et de fournitures	1,274,000
Par conséquent, le revenu réel pour le trafic ordinaire en 1883, a été de	4,146,913
Contre—en 1882	2,449,824
Augmentation en 1883	1,697,089

Les recettes nettes pour les neuf mois expirés le 30 novembre ont été de $389,811.

Attendu les circonstsnces adverses dans lesquelles ce résultat a été obtenu, et vu le développement extraordinaire et la rapide colonisation du Nord Ouest pendant l'année dernière, et le fait qu'à l'ouverture de la navigation la compagnie aura—ainsi que je l'ai déjà dit—une ligne directe, lui appartenant en propre, depuis Montréal jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses, on peut espérer avec assez de raison que les recettes de l'année prochaine seront encore plus considérables.

Voyant l'effet que les opérations des spéculateurs, secondées des efforts hostiles des ennemis de la compagnie—dans la presse et ailleurs—avaient sur la valeur marchande des actions; ne voulant pas que les actionnaires fussent poussés par la crainte à sacrifier leur propriété, et désirant augmenter la valeur des actions comme placement sûr, les directeurs, de bonne heure en novembre dernier, ont fait avec le gouvernement fédéral un arrangement ayant pour but d'assurer pour 10 ans un dividende minimum de 3 pour 100 par année sur le capital social en circulation de la compagnie, cette dernière continuant de payer 1 et 2 pour 100 additionnels par année pendant la construction,—ce qui fait en tout 5 pour 100 par année.

Cet arrangement a aussi été l'objet d'attaques, et l'on est allé même jusqu'au point de mettre en doute que le gouvernement pût le mener à bien; mais il suffira probablement de dire que cet arrangement consiste dans le dépôt, entre les mains du gouvernement, de deniers et de valeurs jusqu'à concurrence d'un montant suffisant pour fournir l'argent avec lequel payer chaque dividende semestriel; que le gouvernement s'est chargé de ces paiements d'une manière absolue, et s'est engagé à placer tous les six mois le montant voulu à la banque de Montréal comme dépositaire pour les actionnaires, et que cette dernière est convenue de payer le dividende ainsi déposé, le 17e jour de février et d'août de chacune des dix années qui vont suivre.

De plus amples détails des opérations de la compagnie pendant l'année dernière, de sa position en général, de ses ressources et de ses perspectives, seront fournis aux actionnaires aussitôt que le rapport comprenant ces détails pourra être dressé.

En dernière analyse, on peut dire en toute sûreté que:—

1. Les travaux de construction ont été économiques et rapides au delà de tout ce qu'on a vu jusqu'ici.

2. Le contrat fait avec le gouvernement sera rempli, et une route ininterrompue par rails, à travers le territoire canadien, depuis Montréal jusqu'à l'océan Pacifique, sera établie dans deux ans, soit, à peine la moitié du délai fixé par le contrat.

3. Les affaires de la ligne sont déjà beaucoup plus considérables qu'on aurait pu raisonnablement s'y attendre avant l'achèvement du chemin.

4. La colonisation du Nord-Ouest, malgré tous les efforts pour en déprécier les avantages, progresse plus rapidement qu'aucune personne aurait pu le supposer possible il y a trois ans.

5. Le coût du chemin une fois terminé n'excédera pas les estimations antérieures.

6. La ligne, une fois terminée, sera pratiquement exempte de charges.

7. Après l'achèvement de la ligne, les recettes nettes seront, à ce que l'on croit fermement, suffisantes pour donner aux actionnaires un bon dividende en sus du trois pour cent auquel il est déjà pourvu, sans compter sur le revenu provenant de la concession de terres de la compagnie,—ce qui fait des actions de cette dernière un placement sûr et avantageux.

Les directeurs sont convaincus qu'avec des ressources et des perspectives comme celles démontrées ici, la compagnie a un grand et heureux avenir devant elle ; et ils espèrent que les exposés qu'ils ont ainsi pu faire, grâce aux faits, seront acceptés par les actionnaires comme une réponse suffisante aux faux rapports aux moyens desquels on a cherché à leur faire sacrifier leur placement.

GEORGE STEPHEN, président.

MONTRÉAL, 29 décembre 1883.

B.

ETAT indiquant le montant du capital souscrit de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, avec la date et le montant de cette souscription; aussi indiquant la date et le montant des versements faits sur cette souscription.

Noms des souscripteurs.	Nombre d'actions.	Montant.	1ère dem. de versements, 30 p. 100.	2ème dem. de versements, 20 p. 100.	3ème dem. de versements, 15 p. 100.	4ème dem. de versements. 15 p. 100.	5ème dem. de versements, 20 p. 100.
			Date des versem.	Date des versem.	Date des versem.	Date des versem.	Date des versem.
		$	1881.	1881.	1881.	1881.	1882.
George Stephen.	5,000	500,000	17 février.	30 avril ...	10 juin.....	10 juin....	17 février.
D. McIntyre	250	25,000	do ...	do ...	5 juillet.	5 sept ...	do
D. McIntyre et Cie	4,750	475,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
J. S. Kennedy et Cie	4,500	450,000	do ...	do ...	10 juin....	10 juin...	27 janvier.
J. S. Kennedy	250	25,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
J. Kennedy Tod	250	25,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
J. J. Hill	5,000	500,000	do ...	do ...	do ...	do ...	17 février.
R. B. Angus	5,000	500,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
H. S. Northcote	1,860	186,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
D. A. Smith	5,000	500,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
Morton, Rose et Cie	7,410	741,000	do ...	do ...	5 juillet..	5 sept....	do
Fred. Grienierger	1,000	100,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
S. Propper	100	10,000	do ...	do ...	do ...	do ...	31 janvier
J. de Reinach	250	25,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
E. Kohn	200	20,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
O. de Reinach	225	22,500	do ...	do ...	do ...	5 juillet..	do
							1881.
C. Kolt	25	2,500	do ...	do ...	do ...	5 sept....	14 déc.
J. Billitzer	50	5,000	do ...	do ...	do ...	5 juillet.	27 déé.
							1882.
E. Monteaux	50	5,000	do ...	do ...	do ...	5 sept. ...	29 janvier
							1881.
J. Siegfried et Cie	100	10,000	do ...	do ...	do ...	do ...	21 déc.
							1882.
M. Rikoff	150	15,000	do ...	do ...	do ...	do ...	17 février.
C. Roch	325	32,500	do ...	do ...	do ...	do ...	31 janvier.
N. Finaly	100	10,000	do ...	do ...	do ...	do ...	17 février.
							1881.
Max Springer..	350	35,000	do ...	do ...	do ...	5 juillet.	24 déc.
							1882.
M. Ephrassi et Cie	500	50,000	do ...	do ...	do ...	5 sept	17 février.
P. Marix	200	20,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
O. W. Hoffmann	100	10,000	do ...	do ...	do ...	5 juillet .	10 janvier.
Banque Franco Egyptienne	600	60,000	do ...	do ...	do ...	5 sept	17 février.
Alex. Ellissen	850	85,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
Banque Parisienne	600	60,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
C. Morawitz	100	10,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
W. Betzœd	580	58,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
							1881.
Abaroa et Gogues	250	25,000	do ...	do ...	do ...	do ...	31 déc.
A. et M. Heine	750	75,000	do ...	do ...	do ...	5 juillet..	15 déc.
							1882.
Louis Cohen et fils	1,000	100,000	do ...	do ...	do ...	5 sept.....	17 février.
P. du P. Grenfell.	250	25,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
C. D. Rose	250	25,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
Sulzbach frères	1,000	100,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
A. de Reinach	225	22,500	do ...	do ...	do ...	do ...	do
Ernest Cassel	450	45,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
H. de Pfeffel	50	5,000	do ...	do ...	do ...	do ...	do
C. Rozenraads	25	2,500	do ...	do ...	do ...	do ...	1er janv.
George Levy	25	2,500	do ...	do ...	do ...	do ...	17 déc.
Total.	50,000	5,000,000					

NOTE de l'émission de $30,000,000 d'actions, après augmentation du capital social de $25,000,000 jusqu'à concurrence de $100,000,000.

Emission de $30,000,000 de capital-actions.

Le 29 décembre 1882, des actions au montant de $30,000,000 ont été livrées à un syndicat de New-York, représenté par M. William M. Scott, en exécution d'un contrat fait ce jour-là ; ces actions ont réalisé pour la compagnie une moyenne de 52½.

Le produit net et les dépenses ont été comme suit, savoir :

Valeur au pair	$30,000,000 00
Escompte	14,250,000 00
Commissions et dépenses	468,246 32

Dividendes d'intérêt.

Des dividendes d'intérêt ont été payés à même le capital et le revenu, sur les actions de la compagnie, tous les six mois depuis son inauguration, savoir : le 17 août 1881, le 17 février 1882, le 17 août 1882, le 17 février 1883, et le 17 août 1883. Les quatre premiers paiements ont été faits au taux de 6 pour 100, et le cinquième au taux de 5 pour 100 par année. Le montant total payé sur ce compte à même le capital est de $2,128,000.

Avance.—Chemin de fer du Sud-Est.

Le montant avancé aux personnes qui ont acquis un intérêt dans les obligations, les actions et le matériel roulant de la compagnie du chemin de fer du Sud-Est, se répartit comme suit :

Obligations, actions, etc	$1,471,808 75
Equipement	110,518 59
Donnant un total de	$1,582,327 34

D.

ETAT indiquant le montant total dépensé jusqu'au 31 décembre 1883, ainsi que les recettes de la compagnie jusqu'à la même date.

—		$ cts.	$ cts.
Dépense.			
Construction de la ligne mère, ainsi que déterminé dans le contrat, y compris $484,614 payées relativement à des valeurs déposées entre les mains du gouvernement en place d'argent		23,563,565 28	
Matériel roulant pour valeurs déposées entre les mains du gouvernement en place d'argent		6,139,492 36	
Steamers sur les lacs		552,250 78	
Construction et acquisition de prolongements et d'embranchements.		7,030,143 74	
Matériel roulant pour les embranchements et les prolongements		891,300 00	
			38,171,752 16
La compagnie a aussi dépensé les sommes suivantes pour des objets non mentionnés dans l'adresse de la Chambre :—			
Ateliers, outils et machines			1,055,214 00
Amélioration des chemins de fer reçus de l'Etat			353,601 00
Matériaux en possession de la compagnie, rails, etc.			4,025,604 00
Payé à l'Etat en avance de dividendes			8,710,240 00
Intérêt payé sur capital			2,128,000 00
Intérêt payé sur obligations garanties par les terres concédées			372,880 00
Avances pour acquérir des lignes allant jusqu'à la mer et autres fins autorisées par la charte, savoir :—			
Chemin de fer du Sud-Est	$1,582,327 00		
do du Saint-Laurent et Ottawa	69,900 00		
do de l'Atlantique au Nord-Ouest	156,646 00		
Actions dans la compagnie de Terres du Nord-Ouest canadien souscrites pour compléter le montant nécessité par l'organisation	600,097 00		
Avances à la compagnie d'entreprise	600,000 00		
Avances aux entrepreneurs de transport pour des frais arriérés, etc.	473,281 00		
			3,482,251 00
Payé pour biens-fonds			390,789 00
			58,695,381 16
Recettes.			
Subvention pécuniaire		12,289,212 00	
Obligations garanties par les terres concédées		9,029,012 00	
Boni de Winnipeg—débentures		200,000 00	
do Morris do		50,000 00	
Ventes de terres par transactions non comprises dans les opérations se rattachant aux obligations garanties par les terres concédées.		477,775 00	
			22,045,999 00
Balance			36,649,382 16

Nombre d'acres de terre acquis 13,755,705
Montant de boni promis, quoique non payés—débentures de Selkirk et de Saint-André $70,000

NOTE —La compagnie n'a fait de dépense sur aucunes lignes autres que celles qui lui appartiennent.

REPONSE

(31*i*.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884, demandant copie de toutes lettres, correspondance, rapports, mémoires, arrêtés du conseil et autres documents non encore déposés sur le bureau, concernant la garantie pour le chemin de fer canadien du Pacifique, et concernant toute modification projetée à cet arrangement et tout projet de concession nouvelle à la compagnie ; aussi, copie de tous papiers concernant toutes subventions postales et rémunérations pour services de transport exécutés par le chemin de fer.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat, 7 février 1884.

OTTAWA, 7 février 1884.

MONSIEUR,—Relativement à l'adresse de la Chambre des communes, en date du 30 janvier dernier, que je renvoie ci-incluse, j'ai l'honneur de vous informer qu'aucun renseignement nouveau n'a été recu à l'égard de la garantie pour le chemin de fer C. P., et de la modification projetée, etc., etc., depuis que les papiers concernant ce sujet ont été déposés sur le bureau de la Chambre comme message de la couronne, le 25 janvier et le 1er février.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

G. POWELL, sous-secrétaire d'Etat.

REPONSE

(31*j*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884, pour un état contenant l'évaluation des sommes supplémentaires devant être payées aux entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique ou à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à compte du contrat pour la construction ou de tout arrangement subséquent.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat, 13 février 1884.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*)

REPONSE

AUX ADRESSES de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1884 demandant un état indiquant :

(1) Le coût des premiers 40 milles à l'ouest de Callander, construits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(2 Le nombre de milles de voie construits par la compagnie de construction, et les paiements détaillés, avec dates, à elle faits en ce qui concerne la ligne immédiatement au delà des 40 milles susdits jusqu'à la jonction de Sudbury ou au delà.

(3) Le coût de tous travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur cette section, depuis l'annulation du contrat avec la compagnie de construction, jusqu'au 31 décembre dernier, et le coût de ces travaux jusqu'à la date des comptes rendus au ministre des chemins de fer.

(4) Les noms des personnes avec lesquelles les contrats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont été passés pour l'exécution de ces travaux, et copie de leurs contrats.

(5) Mêmes détails que dans les numéros (2), (3) et (4), pour ce qui concerne la ligne de Port-Arthur vers l'est.

(6) Le coût de l'embranchement d'Algoma-Mills sous les divers chefs entre lesquels les travaux de construction de chemin de fer sont ordinairement répartis.

(31*k*-1)—Et aussi un état faisant connaître :

(1) Le nombre de milles construits par la compagnie de construction, et les paiements détaillés, avec dates, à elle faits en ce qui concerne la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à partir d'un point 45 milles à l'est de la Saskatchewan en se dirigeant vers l'ouest.

(2) Ce qu'a coûté à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la ligne depuis le point ci-dessus jusqu'à Calgary, et aussi, depuis Calgary jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses.

(3) Le coût estimatif de l'achèvement de cette partie de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique laissée inachevée par la compagnie de construction entre Callander et Port-Arthur ; et séparément, le coût de l'équipement de cette partie.

(4) Le coût estimatif de cette partie, par mille, sous les chefs ordinaires ; et le coût, sous les mêmes chefs, de la section de 100 milles où se rencontrent de très grandes difficultés de construction.

(5) Ainsi qu'un état donnant les mêmes détails que dans les numéros (3) et (4), pour l'achèvement de la partie laissée inachevée entre les montagnes Rocheuses et Kamloops, et un exposé de toutes les données sur lesquelles sont basées respectivement ces estimations du coût de la construction.

(31*k*-2.)—Aussi adresse demandant un état faisant connaître :

(1) Le coût par mille, du chemin de fer canadien du Pacifique, pour les 615 milles à l'ouest de Winnipeg jusqu'à un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan.

(2) Le coût par mille, séparément, de chaque 100 milles de cette partie dans une direction ouest.

(3) Le coût par mille, de la partie susdite, sous les chefs ordinaires.

(4) Les noms des entrepreneurs de tous travaux quelconques sur cette partie.

(5) Copie des contrats pour tels travaux, y compris le contrat de Shepperd et Langdon.

(31*k*-3.)—Aussi, adresse demandant :

(1) Des états détaillés des sommes d'argent payables, et des montants de stock à livrer à la compagnie de construction, aux termes de son contrat avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour les travaux exécutés en vertu de ce contrat.

(2) Un état des sommes d'argent payées, avec dates, et des montants de stock livrés, avec dates, à la compagnie de construction, aux termes du contrat

(3) Un état indiquant si des sommes d'argent ont été payées à la compagnie de construction au lieu de stock ; et, si oui, jusqu'à quel montant ; et à quel taux les sommes d'argent ont été substituées au stock pour ces paiements.

(4) Un exposé des raisons pour lesquelles la compagnie de construction a reçu un excédant de $600,000.

(5) Copie du règlement de comptes et de la décharge entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique lors de la clôture du contrat.

(31*k*-4.)—Aussi, adresse demandant :

(1) Un état du prix convenu par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin ou chemin de fer des Laurentides ; des paiements à ce sujet, avec dates, et des paiements restant encore à faire, intérêt et principal compris.

(2) Un état détaillé, avec dates, des paiements faits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en ce qui concerne le stock de la compagnie des Terres du Nord-Ouest canadien ; et au nom de qui il est placé.

(3) Un état détaillé, avec dates, du paiement fait par la compagnie en ce qui concerne les valeurs ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est ; les personnes auxquelles il a été fait, et les personnes aux noms desquelles les valeurs et les propriétés sont placées.

(4.) Un état détaillé des paiements faits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour l'acquisition de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest ; aussi la liste des personnes auxquelles ces paiements ont été faits.

(31 *k*-5.)—Et aussi un état indiquant :—

(1.) Le prix net reçu par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour chaque lot de 10 millions d'actions, comprenant les 30 millions émis à un syndicat, avec les dates des paiements faits à leur égard, ainsi que les noms des personnes composant le dit syndicat, et les montants respectifs des dites actions prises par ces personnes.

(2.) La date à laquelle les 20 millions restant du capital primitif de 25 millions ont été prises, ainsi que le taux auxquel ils ont été émis ; et les dates auxquelles les 5 millions payés à leur égard ont été versés.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU, secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
15 février 1884.

DOCUMENTS fournis par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en avance des réponses catégoriques (en voie de préparation) aux adresses de la Chambre des communes, en date du 11 février courant, lesquelles réponses seront livrées sitôt que complétées :—

Lettre du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, relative aux renseignements demandés par les adresses de la Chambre.

Lettre du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avec les papiers suivants, savoir :—

Certificat d'organisation de la Cie Nord-Américaine d'entreprise de ch. de fer.
Liste des actionnaires " " "
Etat de compte avec " " "
Contrat de construction avec " " "
Voir pages 54 à 63.
Résiliation du contrat avec " " "
Liste des contrats faits avec des sous-entrepreneurs par " " "
Contrat avec Langdon et Shepard.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 12 février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, transmettant six adresses de la Chambre des communes, en date du 11 courant.

Je dois dire qu'avant mon départ de Montréal, la compagnie avait fait préparer, au sujet de la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer, certains exposés que l'on croyait nécessaires pour éclairer le public sur la nature, l'objet, et les résultats de l'organisation de cette compagnie. Une lettre embrassant ces exposés vous a été transmise aujourd'hui, et il me reste à dire que la préparation de réponses catégoriques aux questions contenues dans les adresses de la Chambre des communes prendra un temps considérable, mais que la besogne va être commencée et terminée le plus tôt possible. En attendant, j'espère que les exposés à vous transmis dans ma lettre en date de ce jour, répondront pratiquement à toutes les questions contenues dans les différentes adresses et qui se rapportent aux affaires de la compagnie d'entreprise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 12 février 1884.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de ce jour, j'ai l'honneur de dire que la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer a été constituée en corporation le 7 décembre 1882; je vous envoie ci-inclus une copie du certificat d'organisation tel que fourni par la dite compagnie.

Je transmets aussi une liste des actionnaires de la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer, telle que cette dernière nous l'a fournie. Vous remarquerez qu'il ressort de cette liste que Samuel Gwyn possédait en fidéicommis 21,267 actions. Ces actions étaient ainsi tenues en fidéicommis pour le corps entier de commettants de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, en proportion de ce dont chaque actionnaire était porteur (mais le but étant d'intéresser dans l'entreprise un certain nombre de financiers les plus puissants, les porteurs primitifs des actions transférèrent aux personnes dont la compagnie désirait obtenir la participation dans l'entreprise, un nombre proportionné d'actions de la compagnie, au prix coûtant). Par ce moyen fut obtenue la participation de financiers tels que MM. Drexel, Morgan et Cie, Winslow, Lanier et Cie, Kuhn, Loeb et Cie, Seligman et Cie, de New-York; William L. Scott, d'Erié; Boissevain et Cie et Oyens et Cie, d'Amsterdam, ainsi que celle d'autres maisons d'une égale importance.

Je vous ai transmis déjà, savoir, le 4 février courant, une copie du contrat de cette compagnie avec la compagnie Nord-Américaine d'entreprise des chemins de fer.

J'ai maintenant l'honneur de vous inclure un état de compte de la compagnie Nord-Américaine d'entreprise des chemins de fer avec cette compagnie.

Je dois dire en outre que cette compagnie, ainsi qu'on le verra par le dit compte, n'a ni émis ni transféré aucune de ces actions à la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer, mais que si cette dernière avait rempli ses obligations, un tiers de l'émission d'actions faite par l'entremise d'un syndicat de New-York—savoir, $10,000,000—aurait été traité comme vendu pour le compte de la compagnie d'entreprise, qui aurait été créditée du produit et au débit de laquelle auraient été portées les actions.

Les travaux exécutés pendant l'existence du contrat ont été faits en réalité sous la surveillance et le contrôle direct des officiers de la compagnie, à titre d'arrangement temporaire; et les sommes dépensées ont passé directement par les livres de cette compagnie. Le seul contrat considérable donné à des sous-entrepreneurs par la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer, l'a été à MM. Langdon, Shepard et Cie, et il a été fait sous la surveillance du gérant général de cette compagnie.

J'inclus en outre une copie du contrat avec MM. Langdon, Shepard et Cie.

Je transmets également une copie de l'acte de résolution du contrat avec la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CERTIFICAT de l'organisation de la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer.

Nous, soussignés, certifions par les présentes que nous nous sommes associés en compagnie, sous l'autorité de l'acte de la législature de l'Etat du New-Jersey, intitulé; *An Act concerning Corporations*, sanctionné le 7 avril 1875, et de tous les actes qui le modifient, en y ajoutant, sous le nom et pour les fins ci-après énoncées :

1. Le nom pris pour désigner cette compagnie, et servir dans ses affaires et opérations, est "La compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer."

2. Le but pour laquelle cette compagnie s'organise est la gestion de toute affaire légitime quelconque, y compris particulièrement la construction de chemins et de

chemins de fer pour l'usage d'autres personnes ou corporations, le placement de fonds dans le capital de ces corporations, la construction, l'usage et l'exploitation de maisons, quais, docks, ponts, élévateurs, télégraphes et navires, et la fabrication, l'achat et la vente d'articles manufacturés, mais non compris le commerce d'assurance, de banque, de prêt d'argent, d'exploitation de chemins ou de chemins de fer, ni aucune autre affaire entraînant la nécessité de prendre ou s'emparer de terrains par voie légale.

3. Les affaires de la compagnie, dans l'Etat du New-Jersey. seront principalement gérées et faites dans le village de Walton, township de Ridgefield, et comté de Bergen.

4. Les affaires de finance de la dite compagnie, en tant que non faites dans cet Etat, le seront dans l'Etat de New-York. Toutes ses autres affaires seront faites dans l'Etat de New-York, et ailleurs dans les Etats-Unis, la république du Mexique et le Canada.

5. Le montant total du capital social de cette compagnie sera de trois millions de piastres, divisés en trente mille actions de $100 chacune.

6. Le montant de capital social avec lequel la compagnie débutera en affaires est de $500,000, dont 10 pour 100 seront versés sur-le-champ.

7. Voici quels sont les noms et les résidences des actionnaires, avec le nombre d'actions dont chacun d'eux est porteur :—

Noms.	Résidences.	Actions.
Joseph F. Sweasy	Newark, N.-J	500
Samuel Gwyn	Brooklyn, N.-Y	1,500
James O. Bloss	Cité de New-York, N.-Y	2,500
Albert Simon	Cité de Jersey, N.-Y	300
James H. Coe	Englewood, N.-J	200

8. La dite compagnie entrera en existence le jour de la production du présent certificat, et elle prendra fin le premier jour de décembre 1932.

En foi de quoi, nous avons signé et scellé le présent certificat, ce septième jour de décembre 1882.

En présence de JOHN A. GARVER [L.S]	J. FRED. SWEASY	[L.S]
	SAM. GWYN	[L.S]
	JAS. O. BLOSS	[L.S]
	ALBERT SIMON	[L.S]
	J. H. COE	[L.S]

Etat de New-York,
Cité et comté de New-York } *S. S.*

Sachez tous que le septième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-deux, ont comparu personnellement devant moi, soussigné, notaire public dans et pour la cité, le comté et l'Etat de New-York, dûment commissionné, qualifié et pratiquant : Joseph F. Sweasy, Samuel Gwyn, James O. Bloss, Albert Simon et James H. Coe, qui, j'en suis convaincu, sont les personnes dénommées dans le certificat ci-contre et qui l'on exécuté ; et leur en ayant fait d'abord connaître le contenu, ils ont, sur ce, séparément reconnu devant moi qu'ils l'ont signé et exécuté comme leur acte volontaire pour les fins et usages y exprimés.

JOHN A. GARVER,
Notaire public, comté de New-York.

Etat de New-York,
Cité et comté de New-York. } *S. S.*

Je soussigné, A. Butler, greffier de la cité et du comté de New-York, et aussi de la cour Suprême pour la dite cité et le dit comté (la dite cour étant une cour de record), certifie par les présentes que John A. Garver, dont la signature est apposée sur le certificat de la preuve ou reconnaissance de l'instrument annexé était, à l'époque où fut reçue cette preuve et reconnaissance, notaire public dans et pour la cité et le comté de New-York, résidant en la dite cité, commissionné et assermenté, et dûment autorisé à recevoir cette preuve. Je certifie de plus que je connais bien l'écriture du dit notaire, et je crois véritablement que la signature apposée sur le dit certificat est vraie. Je certifie de plus que le dit instrument est exécuté et reconnu conformément à la loi de l'Etat de New-York.

En foi de quoi j'ai apposé sur le présent ma signature et le sceau de la dite cour et du dit comté, le septième jour de décembre mil huit cent quatre-vingt-deux.

WM. A. BUTLER, greffier.

Produit au bureau du greffier du comté de Bergen, le huitième jour de décembre A. D. mil huit cent quatre-vingt-deux, à dix heures de l'avant midi, et consigné dans le registre H. 11 des actes pour le dit comté, pages 54, etc.

SAMUEL TAYLOR, greffier.

LISTE DES ACTIONNAIRES de la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer—1er juillet 1883.

Edward A. Adams	70
James O. Bloss	1,955
James H. Coe	200
J. C. Easton	80
Peter Geddes	25
Samuel Gwyn (en fidéicommis)	21,267
Charles Laurier	70
Théodore Marrache	122
Jeremiah Millbank	41
Alex. Mitchell	42
William Rockfeller	100
A. S. Shaw	245
Albert Simon	100
Joseph F. Sweasy	500
William Trotter	48
Julius Wadsworth	25
Edward Winslow	15
Winslow, Laurier et cie	95
	25,000

ETAT DE COMPTE de la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer:

Avances en argent.

Division de l'Ouest :—		
Suivant diverses pièces justificatives, fournitures et main-d'œuvre....	$ 127,340 24	
Langdon, Shepard et Cie.	1,118,528 73	
James Ross, gérant.....	1,260,831 37	
		$2,506,700 34
Division de Nipissingue :—		
Paiement de main d'œuvre et de menues fournitures		1,389,127 56

Division du lac Supérieur :—		
Paiement de main-d'œuvre et de menues fournitures	2,014,608 85	
		$5,910,436 75
Matériaux et fournitures	$4,164,511 65	
Moins idem remis	2,373,620 31	
		1,790,891 34
Main-d'œuvre fournie avant la date du contrat de construction		78,482 37
Frais de transport :—		
Montants payés pour frais de transport arriérés	103,315 68	
Frais de la Cie du C.C.P	1,274,970 30	
		1,378,286 03
Argent avancé		600,000 00
		$9,758,096 49
Valeur des travaux faits estimés à leur coût réel		9,158,096 40
Balance due		600,000 00

Pour contrat de construction et devis, voir pages 54 *à* 63.

Le présent contrat conclu entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, corps politique et érigé en corporation, régulièrement constitué par lettres patentes sous le grand sceau du Dominion du Canada, agissant aux présentes par l'entremise de George Stephen, écuier, son président, et de Charles Drinkwater, écuier, son secrétaire, ci-après appelée la " compagnie de chemin de fer ; " et la compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemins de fer, corps politique et érigé en corporation, régulièrement constitué sous l'autorité des lois de l'Etat du New-Jersey, l'un des Etats-Unis d'Amérique, agissant et représentée aux présentes par James O. Bloss, écuier, son président, et par Samuel Gwyn, écuier, son secrétaire, ci-après appelée la " compagnie d'entreprise."

Fait foi :—

Considérant que le 16 décembre 1882, un contrat a été passé entre les parties aux présentes, pour la construction du chemin de fer de la compagnie de chemin de fer, aux termes et conditions et dans la manière et forme énoncés au dit contrat ;

Et considérant que depuis la date du dit contrat, il s'est produit une grande baisse et variation dans la valeur des actions de la compagnie de chemin de fer, et qu'il a été jugé utile de faire avec le gouvernement un arrangement à l'effet de garantir un dividende minimum sur les dites actions, afin d'arrêter leur dépréciation et leur donner de la fermeté ;

Et considérant que la compagnie de chemin de fer est entrée en négociations avec le gouvernement pour assurer ce dividende minimum, avec l'entente entre les parties aux présentes que la concurrence jusqu'à laquelle la compagnie d'entreprise contribuerait à cet arrangement serait déterminée par une convention subséquente.

Et considérant que la compagnie de chemin de fer a définitivement terminé, avec le gouvernement, le dit arrangement qui exige que la compagnie de chemin de fer ait le contrôle du montant entier de ses actions non émises ; et que la compagnie de chemin de fer n'a pu s'entendre avec la compagnie d'entreprise sur les conditions auxquelles la compagnie d'entreprise abandonnerait la balance d'actions à laquelle elle acquerrait un droit en exécutant le dit contrat, ni sur la somme pour laquelle la compagnie d'entreprise devrait contribuer au montant payé au gouvernement du Canada, comme considération du dit arrangement, et qu'en conséquence de cette impossibilité de s'entendre, les parties aux présentes sont finalement convenues de résilier le dit contrat ;

Et considérant qu'à l'assemblée générale annuelle ajournée des actionnaires de la compagnie d'entreprise, tenue mercredi, le quatorzième jour de novembre courant, les directeurs de la dite compagnie ont été autorisés par les dits actionnaires à résilier le dit contrat aux termes et conditions que le conseil de direction jugera à propos;

Et considérant que les représentants des parties aux présentes ont discuté les conditions auxquelles elles consentiraient à résilier le dit contrat, et qu'ils en sont arrivés à une conclusion satisfaisante pour les dites parties;

A ces causes, le présent contrat fait foi:—

Que les parties aux présentes sont convenues et conviennent par les présentes, de rescinder, résilier et annuler le dit contrat, et que ce contrat est par les présentes rescindé, résilié et annulé à compter de sa date.

Que la dite compagnie de chemin de fer, par ses employés et ingénieurs, a eu et a connaissance de la nature et de l'étendue des travaux faits par la compagnie d'entreprise en exécution du dit contrat, ainsi que des matériaux fournis par la compagnie en dernier lieu mentionnée, et du matériel, des outils et des machines qu'elle s'est procurés et qui servent actuellement sur les diverses sections du chemin de fer où la dite compagnie s'est occupée des travaux de construction, et qu'elle a aussi pris communication des contrats faits avec des sous-entrepreneurs par la dite compagnie d'entreprise, ainsi que de leurs termes et conditions, lesquels dits contrats sont énumérés dans une liste ci-annexée; et qu'elle s'est rendu compte de la valeur des dits travaux, matériaux, machines et outils, et que les parties aux présentes ont réglé le montant des paiements faits par la compagnie de chemin de fer à compte du prix mentionné dans le dit contrat, et qu'elles sont mutuellement convenues des conditions suivantes de règlement du dit contrat, savoir:—

(*a.*) En tant qu'il ressort des livres de la compagnie de chemin de fer que cette dernière a avancé de fortes sommes en paiement de travaux faits; qu'en conséquence la compagnie d'entreprise est endettée envers la compagnie de chemin de fer en la somme de six cent mille piastres ($600,000), et que la compagnie d'entreprise prétend qu'elle a aussi fait, pour des travaux non compris dans les relevés de la compagnie de chemin de fer, certains paiements devant compenser la dite réclamation de $600,000; par conséquent, il est convenu qu'il y aura une investigation, comparaison et examen à fonds des livres des deux compagnies, et que, sur ce, les deux parties règleront leurs réclamations respectives, en ayant recours à un arbitrage si c'est nécessaire.

(*b.*) Lorsque les dits examen et règlement seront terminés, ou lorsqu'il sera rendu une sentence—s'il devient nécessaire de recourir à des arbitres—la compagnie d'entreprise paiera à la compagnie de chemin de fer toute somme qui pourra se trouver due, s'il en est.

(*c*) La compagnie d'entreprise cède, quitte et transporte par les présentes à la compagnie de chemin de fer tous ses droits, titres et intérêts dans et à chacun des dits contrats faits avec des sous-entrepreneurs, et la compagnie de chemin de fer, acceptant le dit transfert, se charge par les présentes de ces contrats et de chacun d'eux, et elle s'engage et s'oblige de les remplir avec les sous-entrepreneurs y dénommés, respectivement, de manière à en décharger entièrement la dite compagnie d'entreprise.

(*d.*) La compagnie d'entreprise cède, quitte et transporte par les présentes à la compagnie de chemin de fer, tous ses matériaux, outillage, machines, outils et autres propriétés, employés par elle ou dont elle se sert relativement aux travaux mentionnés dans le dit contrat,—y compris tous les bureaux, ameublements de bureaux et autres effets mobiliers de la compagnie en Canada, sans aucune exception quelconque.

(*e*) La compagnie de chemin de fer se charge et convient par les présentes de continuer à employer les diverses officiers et serviteurs de la compagnie d'entreprise actuellement occupés aux dits travaux en Canada, conformément aux contrats et engagements faits avec eux par cette dernière, et ce de manière à décharger de toute responsabilité la dite compagnie d'entreprise; mais la compagnie de chemin de fer ne sera pas tenue de garder à son service aucune personne ainsi acceptée par elle de

la compagnie d'entreprise plus que le temps pendant lequel cette personne accomplira honnêtement et efficacement ses devoirs.

(*f*) Les parties aux présentes se donnent mutuellement, l'une à l'autre, quittance et décharge de tout autre compte ou paiement à l'égard des présentes; déclarant que moyennant l'accomplissement des conditions ci-dessus mentionnées, les deux parties sont par les présentes libérées et déchargées de toute responsabilité et obligation contractée par l'une envers l'autre, et résultant du dit contrat.

(*g*) Et la dite compagnie d'entreprise constitue en outre par les présentes la compagnie de chemin fer sa procuratrice irrévocable aux fins des présentes, avec pouvoir et autorisation de faire et accomplir tout acte, affaire, procédure ou chose, au nom de la compagnie d'entreprise, si la compagnie de chemin de fer le juge à propos, mais ce entièrement aux frais et dépens de cette dernière, qui s'engage par les présentes de mettre la dite compagnie d'entreprise à couvert de toute responsabilité encourue à raison de l'emploi de son nom ainsi que susdit.

En foi de quoi les dites parties ont fait et passé le présent acte les jours et an énoncés en regard des signatures de leurs officiers respectifs.

La compagnie Nord-Américaine d'entreprise de chemin de fer,
Par J. O. BLOSS, président, (L.S.)
SAMUEL GWYN, secrétaire.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Par GEORGE STEPHEN, président, (L.S.)
C. DRINKWATER, secrétaire.

Fait et passé le 21 novembre 1883.

Annexe A.

LISTE DES SOUS ENTREPRENEURS.

1. Langdon, Shepard et Cie pour le dressement de la plate-forme, la pose de la voie, le régalage et la construction de ponts qu'il reste à faire entre le Courant-Rapide et Calgary.

2. Hammond, Hendricks et Grandall, et autres; divers contrats pour dressement de la plate-forme, ponceaux, etc., entre Calgary et le sommet des montagnes Rocheuses, y compris environ 150 menus contrats pour nivellement et travaux de stations.

3. Donald Grant, pour la pose de la voie et la construction de ponts entre Calgary et le sommet des montagnes Rocheuses.

4. James Walker, pour bois de charpente et pilotis entre Calgary et Padmore.

5. F. J. Bnoby, pour les fondations et la maçonnerie du pont de la rivière Saskatchewan.

Division du lac Supérieur.—De Port-Arthur en allant vers l'est.

James S. Winton et Cie,	dressement de la plate-forme, y compris excavation	
do	dans la terre et la roche.	
J. R. Macdonnell	"	"
Dwyer et Cie	"	"
M. Brown	"	"
Conmer et Maclennan	"	"
P. McLeod	"	"
Frank et Cie	"	"
John Dohmey	"	"
Grant et Cie	"	"
Marvin et Burk	"	"
J. R. Macdonnell	"	"
A. R. Macdonnell	"	"
John Graham et Cie	"	"
J. R. Macdonnell	"	"

John Wardrope, dressement de la plate-forme, y compris excavation dans la terre
do et la roche.
W. J. Connelly " " et tunnels.
P McRae " "
J. R. Macdonnell " "
M. Brown " "
Winston et Cie " "
Jas. Isbester " "
McKenzie " "
Angus Sinclair " "
Dwyer, Doyle et Cie " "
Wm. Stoddart " "
Peter McLeod " "
Wm. C. Dobbie " "
R. R. Maclennan " "
Macdonald et Cameron " "
R. G. Reid " " et tunnels.
Wm. Blair " "
John Haverty, " "
John Ryan et Cie " "
F. Erickson " "
McKay et Dwyer " "
D. Ogilvie " "
Kenneth McLeod " " et tunnels.
McDonald, Cameron et Cie " "
John Pinkerton " "
Doane et Wright " "
D McDonald " "
H. F. Donkin et Cie " "
Densmore et Richardson " "
Hugh McColl " "
J. J. Elliott et Cie " "
Hazlewood et Cie " "
James Barry, maçonnerie de ponts et ponceaux.
R. G. Reid " "
Conmer et Maclennan, traverses de chemin de fer.
Alden et Lassig, superstructure de ponts en fer.
Edgemoor Iron Co. " "
Pittsburg Bridge Co. " "
Dean, Westbrook et Krause " "

Le présent contrat fait ce premier jour de mars mil huit cent quatre vingt-deux, par et entre la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, partie de la première part, et Robert Bruce Langdon et David Chauncey Shepard, du Minnesota, sous la raison sociale de Langdon, Shepard et compagnie, partie de la seconde part,

Fait foi :—Que pour et moyennant les causes et conditions ci-après, la partie de la seconde part s'engage et convient envers et avec la partie de la première part ainsi que ci-dessous mentionné, et promet et s'oblige d'exécuter, construire et finir sous tout rapport, de la manière la plus solide et la plus conforme aux principes de l'art, et à la satisfaction et approbation du contrôleur de la construction, ou des ingénieurs de division de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, tous les travaux nécessaires sur la portion du dit chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis l'extrémité actuelle de la voie – station n° 1840, à l'ouest de Brandon—sur une distance de 500 milles vers l'ouest, en faisant et terminant le dressement de la plate-forme, les charpentes, la construction de ponts (à l'exception des ponts à armatures

et du pont de la rivière Saskatchewan), le pilotage, la pose de la voie, le régalage et ballastage de la voie.

1. La partie de la seconde part convient de commencer ces travaux dans les cinq jours à compter de la date du présent instrument, et de les poursuivre avec une vigueur et par des moyens propres—à l'avis du dit contrôleur de la construction— à en assurer l'achèvement le ou vers le 1er janvier 1883, sans préjudice, en tout temps pendant l'exécution des dits travaux, des instructions du dit contrôleur de la construction, ou de ses ingénieurs de division, ou de la partie de la première part, quant à la manière de faire ces travaux, et sauf à se conformer aux règles et au devis général ci-annexés et faisant partie du présent contrat. Et la dite partie de seconde part, pour la considération susdite, s'engage aussi par les présentes à ne pas céder ni transférer la présente entreprise, ni aucune partie de la dite entreprise, sans le consentement par écrit de la dite partie de la première part, ou du contrôleur de la construction, mais surveillera constamment les dits travaux en personne. Ceci, néanmoins, ne doit pas signifier qu'il est interdit à la partie de la seconde part de faire faire ses dits travaux par des sous-entrepreneurs, sous sa surveillance personnelle.

2. La partie de seconde part convient aussi de n'employer, soit comme surveillant, soit comme ouvrier, aucun homme qui aura été congédié de quelque autre entreprise pour cause de maladresse, d'intempérance ou de conduite déréglée, mais renverra, toutes les fois qu'elle en recevra instruction de la part du contrôleur de la construction ou de son ingénieur de division, toute et chaque personne qui sera déréglée, intempérante, querelleuse, infidèle ou maladroite.

3. La partie de la seconde part convient par les présentes de se conformer sous tous rapports, aux ordres et instructions du contrôleur de la construction, ou de ses ingénieurs de division, ou de la partie de la première part, relativement aux dits travaux, et qu'elle poussera ces travaux à l'époque ou aux époques, de la manière et sur les points particuliers de la ligne, que le contrôleur de la construction ou ses ingénieurs de division indiqueront.

4. Il est naturellement convenu entre les parties qu'afin de prévenir tous différends et malentendus entre elles, relativement à aucune des stipulations contenues dans le présent contrat, ou à leur accomplissement par l'une ou l'autre des dites parties, que le contrôleur de la construction sera et est par les présentes constitué arbitre aux fins de décider toutes questions surgissant ou résultant du présent contrat entre elles.

5. Il est en outre naturellement convenu entre les parties que si, à l'avis de la partie de la première part, ou de son contrôleur de la construction, la partie de la seconde part a manqué ou refusé de se conformer à quelqu'une des stipulations contenues dans le présent contrat, devant être accomplie par cette dernière, ladite partie de première part aura le droit de résilier le présent contrat et de le déclarer nul; et dans ce cas, la partie de la seconde part n'aura droit, contre la partie de première part, a aucuns dommages-intérêts, compensation, ni retenue de tant pour 100 exercée par la dite partie de première part ainsi qu'énoncé ci-après, soit pour les matériaux, soit pour les travaux; mais la partie de la première part aura le droit de prendre possession de ces matériaux et travaux et de les garder d'une manière absolue, et sera déchargée du présent contrat aussi entièrement et complètement que s'il n'avait jamais été fait.

6. Il est de plus mutuellement convenu et entendu que si, en aucun temps, la partie de la seconde part néglige ou refuse de pousser les travaux avec la vitesse nécessaire—selon l'avis du contrôleur de la construction, ou de la partie de la première part (communiqué par écrit à la partie de la seconde part)—pour les terminer vers l'époque fixée par les présentes, alors, et dans ce cas la partie de la première part pourra déclarer le présent contrat abandonné, et le montant qui aura été retenu dans le temps sur les évaluations mensuelles, et qui serait devenu dû lors de l'achèvement de l'entreprise, sera confisqué au profit de la partie de la première part; ou bien cette dernière pourra, à son choix, employer d'autres personnes pour exécuter toute portion de l'entreprise et en porter, au débit de la partie de la première part, le coût qui sera pris sur la dite retenue de tant pour cent, ou sur tout paiement qui sera

devenu dû sur des évaluations antérieures, ou qui pourront le devenir sur toutes évaluations subséquentes; et s'il arrive que la partie de la première part emploie d'autres personnes pour exécuter les travaux ainsi que susdit, la partie de la première part ne sera pas considérée comme l'agent de la partie de la seconde part.

7. Il est encore mutuellement convenu entre les parties que la partie de la première part, toutes les fois qu'à son avis la chose sera nécessaire pour assurer le salaire des ouvriers employés par la partie de la seconde part, est par les présentes autorisée à payer à ces ouvriers le montant à eux dû de la même manière que la dite partie de la seconde part doit être payée, et que les sommes ainsi à eux payées contre leurs reçus seront déduites du montant qui pourra être payable à la dite partie de la seconde part.

8. Il est réciproquement convenu entre les parties que lorsqu'à l'avis de la partie de la première part, il sera nécessaire de suspendre quelqu'un des travaux ou de réduire le personnel employé, la dite partie de la première part aura le droit de le faire, et que la partie de la seconde part n'aura droit à aucuns dommages-intérêts, mais devra immédiatement suspendre les travaux ou réduire le personnel, selon que pourra l'exiger la partie de la première part; mais la dite partie de la première part devra payer à la partie de la seconde part toutes dépenses réellement faites jusqu'à l'époque où les travaux seront suspendus ou le personnel réduit.

9. Le tracé de toute portion du chemin, les inclinaisons des excavations, des remblais et des fossés, la longueur des sections, les pentes et la largeur de la chaussée, pourront être modifiés lorsque le contrôleur de la construction jugera cette modification nécessaire et à propos; mais cette altération ne pourra motiver aucune réclamation de compensation supplémentaire, et il est expressément convenu entre les parties aux présentes, que le prix à être payé par verge couvrira le reste de toute telle modification qui pourra se trouver au désavantage de l'entrepreneuse qui, d'un autre côté, aura le bénéfice de tout changement qui pourra se trouver en sa faveur.

10. Il est en outre mutuellement convenu entre les parties que la partie de la seconde part devra déposer toutes matières extraites du chemin dans les remblais aux endroits où il en faudra, mais sans être tenue de les charroyer plus loin qu'à une distance de 1,000 pieds, le tout conformément aux instructions de la partie de la première part, ou à celles du contrôleur de la construction ou de ses ingénieurs de division; et, en ce cas, la partie de la seconde part sera payée pour l'excavation seulement sur le pied et aux prix ci-après mentionnés.

11. Il est de plus mutuellement convenu entre les parties que la partie de la seconde part devra déposer tout excédant de matières extraites dont il ne sera pas besoin pour les remblais, dans le lieu ou les lieux que la partie de la première part, ou le contrôleur de la construction, ou ses ingénieurs de division, pourront indiquer, à pas moins de six pieds des jalons de talutage.

12. Il est en outre mutuellement convenu entre les parties que la partie de la seconde part devra tirer toute terre empruntée pour les remblais, de l'endroit ou des endroits que la partie de la première part, ou le contrôleur de la construction, ou ses ingénieurs de division, ayant la surveillance du chemin, pourront indiquer, mais pas plus près qu'à trois pieds des jalons de talutage, et la dite terre sera mesurée dans le remblai et payée seulement aux prix du remblai ainsi que ci-dessous mentionné.

13. Il est en outre mutuellement convenu entre les parties que les matières extraites du lit des ruisseaux, ou des fossés, ou pour détourner des cours d'eau, ou pour établir des routes, devront être déposées dans les remblais aux endroits où il en faudra, et seront évaluées et payées comme remblais seulement; mais dans les endroits où il ne sera pas besoin de remblais, ces matières extraites seront estimées et payées comme déblais.

14. Il est de plus mutuellement convenu entre les parties que lorsque la partie de la seconde part fera, en exécution du présent contrat et à la demande du contrôleur de la construction, ou de ses ingénieurs de division, quelque ouvrage pour lequel aucun prix n'est fixé, la dite partie de la seconde part aura droit à un prix qui sera fixé et déterminé par le dit contrôleur de la construction.

15. Il est en outre mutuellement convenu entre les parties que si la partie de l seconde part exécute quelque portion des dits travaux d'une manière défectueuse, et que cette imperfection ne soit pas d'une importance suffisante pour nécessiter, à l'avis du contrôleur de la construction, ou de ses ingénieurs de division, l'enlèvement et la reconstruction de cette portion défectueuse, le dit contrôleur de la construction aura le droit, et l'autorisation lui est par les présentes donnée de faire toute réduction qu'il jugera à propos du prix convenu pour cet ouvrage ; ou bien, il pourra, à son choix, exiger que l'ouvrage soit enlevé et reconstruit aux frais et dépens de la partie de la seconde part.

16. Il est encore convenu entre les parties que toute pierre provenant des tranchées, qui sera propre à la maçonnerie sur le chemin de fer, dans les travaux qu'embrasse la présente entreprise, devra être tirée de ces tranchées et déposée aux endroits qu'indiquera la partie de la première part, pour être réservée aux fins susdites.

17. Et moyennant l'exécution et accomplissement par la partie de la seconde part, de toutes les conventions contenues au présent contrat et devant être exécutées et accomplies par elle, et lorsque, à l'avis du contrôleur de la construction, les dits travaux auront été complètement terminés sous tout rapport et exécutés conformément aux diverses stipulations et spécifications du présent contrat, et que le dit contrôleur de la construction aura délivré, du fait, à la partie de la première part, un certificat revêtu de sa signature, ainsi que son évaluation des différentes sortes de travaux faits par elle en exécution du présent contrat—laquelle évaluation sera une condition suspensive du paiement et sera finale et décisive entre les parties aux présentes—la partie de la première part paiera à la partie de la seconde part, ses héritiers ou représentants légaux, dans les dix jours après que les susdits certificat et évaluation auront été fournis par le contrôleur de la construction, la somme qui pourra lui être due en vertu du présent contrat, conformément à la dite évaluation sur le pied et aux prix suivants, savoir :

Déblai—terre, charroi de 200 pieds et moins, par verge cube.	$0.27
Remblai do do do ...	0.27
Déblai—terre, plus de 200 pieds et jusqu'à 1,000 do ...	0.35
Remblai do do do ...	0.35
Déblai—roche détachée do ..	0.75
" do. compacte do ..	1.50
Déboisement, 100 pieds de largeur, par mille, suivant l'estimation du contrôleur de la construction.	
Abattage à fleur de terre en sus du déboisement, par 100 pieds—suivant l'estimation du contrôleur de la construction.	
Essartage, par verge carrée—suivant l'estimation du contrôleur de la construction.	
Bois de charpente et matériaux en œuvre.—Bois et fer à être fournis par la compagnie de chemin de fer, et chargés par la partie de la seconde part à des points de distribution à Flat-Creek, ou à l'oust de Flat-Creek, par M. pieds, M. P	20 00
Pilotis enfoncés.—Bois et fer à être fournis par la compagnie de chemin de fer et chargés par la partie de la seconde part à des points de distribution, à Flat-Creek ou à l'ouest de Flat-Creek, par pied linéaire.....	0 30
Pose de la voie sur la couronne de la chaussée.—Matériaux à être fournis par la compagnie de chemin de fer et délivrés à la partie de la seconde part sur les wagons, près de l'extrémité de la voie, et expédiés jusqu'à l'extrémité de la voie à mesure qu'elle en aura besoin, suivant ses instructions, depuis la dernière gare d'évitement jusqu'à l'extrémité de la voie, et ce aux frais de la	

compagnie de chemin de fer, y compris toutes les gares d'évitement temporaires dont la partie de la seconde part aura besoin, par mille..... 375 00

Régalage et ballastage de la voie à l'ouest de la station n° 4667, à l'ouest de Brandon, par mille.....350 00

18. La compagnie de chemin de fer fournira des wagons-pension et des wagons d'approvisionnement pour les équipes chargées de la pose de la voie et du régalage.

19. Quant à la portion du chemin de fer comprise dans le présent contrat, située à l'ouest de la traverse du creek de la Mâchoire-d'Orignal, la partie de la première part convient de payer à la partie de la seconde part pour tout tuf, glaise, gravier aggloméré, argile et gravier agglomérés, sables compacts, ardoise et schiste devant être excavés au pic, que l'on rencontrera en poursuivant les travaux, leur valeur en comparaison des prix convenus par les présentes pour les terrassements ordinaires, et, aux lieu et place de ces prix, telle valeur relative à être fixée par le contrôleur de la construction.

20. La partie de la seconde part convient par les présentes de recevoir de la partie de la première part, tels approvisionnements et outils fournis par cette dernière dont la dite partie de la seconde part pourra avoir besoin pour la continuation des travaux, et en paiera le prix qu'ils auront coûté.

21. La partie de la première part convient par les présentes de fournir gratuitement à la partie de la seconde part, sur toutes les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique, le transport —aller et retour—de tous hommes, chevaux, matériaux et outils, employés ou à être employés pour les travaux, et aussi, sur la demande par écrit de la partie de la seconde part, de payer au gouvernement fédéral tous droits sur les chevaux, mules et bœufs de trait importés des Etats-Unis pour être employés sur les travaux, et porter ces droits au compte de la partie de la seconde part et lui donner crédit des droits ainsi payés sur tels animaux qui seront renvoyés aux Etats-Unis à ou avant l'achèvement des travaux compris dans le présent contrat—la balance de ce compte devant être réglée et payée par la dite partie de la seconde part à la date du règlement final entre les parties.

22. La partie de la première part convient d'accepter les travaux sitôt que terminés conformément aux termes du présent contrat, jusqu'à l'époque où la gelée viendra empêcher le régalage et le ballastage de la voie (pourvu, toutefois, que le régalage et le ballastage soient en tout temps terminés jusqu'à moins de 20 milles de l'extrémité de la voie), et après cette époque, de les accepter sitôt la voie posée ; mais la dite partie de la seconde part devra compléter le dit régalage aussitôt que possible après que la gelée aura quitté le sol.

23. Il est de plus mutuellement entendu que les terrassements ainsi que le régalage et le ballastage de la voie qu'il reste à faire sur les portions abandonnées en 1881, à l'ouest de Flat-Creek, ne sont pas compris dans les terrassements, le régalage et le ballastage de la voie entrepris par les présentes, mais la partie de la seconde part devra les faire au prix coûtant, avec dix pour cent en sus.

24. La partie de la première part convient que des évaluations mensuelles seront faites, le ou vers le dernier jour de chaque mois, pour les travaux exécutés pendant ce mois, aux prix convenus par les présentes, et seront payées à la partie de la seconde part le ou vers le 10 du mois suivant, moins dix pour cent qui pourront être retenus par la dite partie de la première part jusqu'à l'achèvement des travaux, excepté ainsi que ci-après prescrit, savoir :—A dater du commencement de la voie dans une direction ouest de la station n° 4,667, à l'ouest de Brandon, toutes les fois et aussi souvent que la partie de la seconde part posera 75 milles ou plus de voie, dans un mois quelconque, elle aura droit d'être payée intégralement de tous travaux faits sur ces 75 milles ou plus de chemin et de voie, et nulle retenue ne sera alors exercée. Si la partie de la seconde part manque de poser 75 milles de voie dans un mois quelconque, elle ne touchera que le montant de l'évaluation mensuelle ordinaire, moins dix pour cent de retenue ; mais si en aucun temps la moyenne est portée à 75 milles par mois à compter du commencement, alors au paiement mensuel immédiatement suivant, la

dite partie de seconde part devra être payée intégralement pour tous les travaux de la ligne sur laquelle la voie sera posée. Si la partie de la seconde part manque de poser 75 milles de voie dans un mois quelconque, et que la partie de la première part ait manqué de fournir les matériaux ou le transport, ou ait en aucune autre manière empêché la pose de 75 milles de voie dans le mois, alors et dans ce cas, la dite partie de la seconde part aura droit d'être payée intégralement des travaux des dits 75 milles de chemin et voie au jour de paye régulier qui suivra la pose des dits 75 milles de voie, sans avoir égard au temps employé à cette pose de la voie.

25. Il est mutuellement convenu que tous les travaux exécutés par la partie de la seconde part entre Flat-Creek et la station n° 4,667, à l'ouest de Brandon, seront estimés et payés intégralement, à mesure qu'ils avanceront, sans retenue mensuelle.

26. La partie de la première part convient par les présentes de garantir la partie de la seconde part, ainsi que ses sous-entrepreneurs, serviteurs et employés, et de les mettre à couvert des incursions ou attaques des sauvages chez elle, pendant qu'ils seront occupés aux travaux compris dans le présent contrat, et elle s'engage à fournir, en tout temps, la protection nécessaire pour permettre à la partie de la seconde part de poursuivre l'entreprise avec une certitude raisonnable de sécurité pour les personnes à son emploi et les choses à son usage.

DEVIS DES TRAVAUX COMPRIS DANS LE PRÉSENT CONTRAT.

Dressement de la plate-forme.

1. Sous le chef de déblai seront compris tous les déblais nécessaires à la formation d'une chaussée pour une voie simple avec évitements, ainsi que pour préparer les terrains de gares, emplacements de stations à prendre de l'eau, etc., qu'exigera le contrôleur de la construction, pour creuser tous les fossés, ouvrir de nouveaux canaux pour les cours d'eau, préparer des fondations, modifier des grandes routes ou des chemins particuliers, et tous les déblais se rattachant en aucune manière à la construction du chemin de fer, ainsi que la dépense pour les charroyer et déposer dans les remblais partout où il en faudra.

2. Sous le chef de remblais seront compris tous les remblais pour chacune des fins mentionnées dans l'article premier du présent devis, non formés des déblais tirés du prisme du chemin, ou autres déblais nécessaires.

3. Le terrain réservé pour le chemin de fer devra être défriché et essarté selon les instructions du contrôleur de la construction ou de ses ingénieurs de division.

4. Tout dressement de la plateforme devra être fait et évalué à la verge cube mesurée dans le déblai, à l'exception des matières empruntées pour le remblai, qui seront mesurées dans le remblai et seront comprises sous les trois chefs suivants, savoir : terre, roche détachée et roche compacte. La roche détachée comprendra toutes les masses détachées de roches ou cailloux ne mesurant pas moins d'une demi-verge cube, ainsi que toute ardoise et schiste en place que l'on pourra enlever sans les faire sauter, bien que parfois on puisse avoir recours au pétardement ; aussi, dans tous les cas, dans les excavations autres que des fosses d'emprunt, où des cailloux seront mêlés à la terre en quantité suffisante pour mettre essentiellement obstable à ce que l'ouvrage soit fait à l'aide de charrues, de grattoirs et de pelles, et en la manière ordinaire, ces cailloux, sans avoir égard à leurs dimensions, seront considérés et évalués comme roche détachée ; mais ces cailloux, lorsque le contrôleur de la construction ou ses ingénieurs de division en donneront l'ordre, devront être déposées sur la berme de l'excavation de manière à ce qu'ils puissent être commodément chargés sur des wagons.

Roche compacte.—La roche compacte comprendra toute roche en place et tous cailloux mesurant une verge cube et plus, pour l'enlèvement desquels il sera nécessaire de recourir au forage et au pétardement.

Terre.—Toutes autres matières de quelque nature que ce soit (excepté celles qui sont classifiées dans le corps du présent contrat, à la section numéro dix-neuf) devant

être estimées et payées aux prix à être fixés par le contrôleur de la construction, seront considérées et estimées comme terre.

5. La largeur du chemin à la plate-forme et les talus latéraux seront tels que l'ordonnera le contrôleur de la construction.

6. Si on l'exige, tous les déblais seront charroyés dans les remblais les plus rapprochés, sur une distance maximum de 1,000 pieds.

7. Les entrepreneurs, lorsque le contrôleur de la construction ou ses ingénieurs de division l'exigeront, devront déposer à côté du chemin, ou à tels endroits convenables qui pourront être désignés, toute pierre ou tout roc provenant du déblai ; et si, ce faisant, ils déposent des matières nécessaires pour le remblai, le nombre additionnel de verges cubes de déblais nécessaire pour ce remblai sera alloué et payé ; toute pierre ou tout roc extrait et déposé ainsi tel que ci dessus, ainsi que tout bois enlevé de la ligne du chemin, sera la propriété de la compagnie de chemin de fer.

8. La chaussée et les travaux s'y rattachant une fois faits des matériaux et de la manière ci-dessus spécifiés, les prix stipulés pour le déblai ou le remblai seront le prix total pour extraire, enlever et déposer tous les matériaux de tous les chemins et ponts temporaires.

Charpentes.

9. Toutes les charpentes devront être construites en conformité de plans qui seront fournis, au besoin, par l'ingénieur dirigeant les travaux.

Pilotage.

10. Des pilotis devront être enfoncés de telles longueurs, en tel nombre, à telles profondeurs et à tels endroits qui seront désignés par l'ingénieur dirigeant les travaux. Les entrepreneurs devront mettre gratuitement dans les ouvrages, tout le fer nécessaire aux charpentes et au pilotage (et fourni par la compagnie de chemin de fer), le prix en étant inclus dans ceux des charpentes et du pilotage.

Pose de la voie.

11. Les rails devront être posées sur la couronne de la chaussée à joints carrés ou autrement, selon les instructions de l'ingénieur dirigeant, et ils seront coupés au besoin. La voie devra être établie en niveau et bien appuyée, de manière à ce qu'elle ne présente aucun danger à la circulation de convois transportant des matériaux à une allure modérée, et de façon aussi à ce que les rails ne souffrent pas du passage des trains avant que le régalage de la voie soit fait. Tous les rails destinés à des courbes ayant moins de deux degrés de rayon, devront être courbés avant d'être posés.

Régalage et ballastage de la voie.

12. Après que la voie aura été posée sur la couronne de la chaussée, les entrepreneurs devront faire disparaître toutes inégalités dans la plate-forme en en élevant les portions trop basses, et mettant de la terre sous les traverses, de manière à former une surface unie et égale d'un bout à l'autre. La voie sera alors alignée avec soin. Ceci fait, le tout sera ballasté jusqu'à la hauteur de deux pouces au-dessus des traverses à la ligne d'axe, et bien bourré sous et entre les traverses avec de la terre tirée des épaulements du remblai ou des talus des tranchées. Une fois fini, le remplissage en terre dans l'intervalle et autour des traverses s'élèvera de deux pouces au-dessus d'elles, au centre, d'où il ira en pente s'arrondissant jusqu'au dessous des traverses à leurs extrémités, et ensuite continuera en pente aplanie jusqu'au talus du remblai ou du fossé latéral dans l'excavation.

Devis général.

13. Une explication plus complète de la forme et des dimensions des matériaux, etc., ainsi que de la manière d'exécuter l'entreprise dans tous ses détails et plans, sera fournie par le contrôleur de la construction, qui donnera aussi, au besoin, pendant l'exécution des travaux, les instructions qui lui paraîtront nécessaires et à propos pour rendre l'entreprise complète et parfaite suivant le plan projeté. Les entrepreneurs

devront se conformer en tout point au devis ci-dessus, ainsi qu'aux dits plans et instructions.

14. Toutes les explications et instructions données par les ingénieurs de division, les inspecteurs ou autres personnes nommées par la partie de la première part, ou son contrôleur de la construction, pendant l'exécution des travaux qu'embrasse le présent contrat, devront être implicitement suivies et mises à effet.

15. Nulle omission, de la part du contrôleur de la construction, de désapprouver l'ouvrage à l'époque où sera faite une évaluation mensuelle ou autre, ne sera censée être une acceptation d'un ouvrage défectueux.

16. Les entrepreneurs ne pourront rien réclamer à raison d'empêchements ou de délai—provenant de quelque cause que ce soit—dans l'avancement d'aucune portion de l'entreprise qui fait l'objet du présent contrat ; mais cela pourra leur donner droit à ce que le délai accordé pour terminer la présente entreprise soit suffisamment prorogé pour compenser le retard, d'après le contrôleur des travaux, pourvu qu'ils donnent à l'ingénieur dirigeant avis immédiatement de la cause du retard.

17. Il ne sera pas admis non plus de réclamation pour ouvrage supplémentaire, à moins que cet ouvrage ne soit fait en vertu d'un ordre par écrit du contrôleur de la construction, et que la réclamation en soit présentée lors de la première évaluation après que l'ouvrage aura été fait ; mais le contrôleur de la construction pourra, à son gré, ordonner que cette réclamation, ou la partie qu'il en croira juste et équitable, soit admise.

18. Les entrepreneurs commenceront leurs travaux sur les points qu'indiquera le contrôleur de la construction, et ils se conformeront aux instructions de ce dernier quant à l'ordre des époques où seront exécutées les différentes portions de l'entreprise, ainsi que relativement au personnel nécessaire pour terminer les travaux à l'époque fixée par le contrat.

En foi de quoi la partie de la première part—par l'entremise de son gérant général—et la partie de la seconde part, ont signé le présent contrat les jour et an en premier lieu ci-dessus énoncés.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,

Par WILLIAM C. VAN HORNE, gérant général
ROBERT B. LANGDON,
DAVID C. SHEPARD,
LANGDON, SHEPARD ET CIE.

REPONSE

(31*l*.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 janvier 1884, demandant la correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou toute autre compagnie de chemin de fer, relativement à l'ouverture du chemin de fer Union Jacques-Cartier.

Par ordre,

CHARLES TUPPER,
Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat, 6 février 1884

CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER,
BUREAU DU VICE-PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 10 octobre 1883.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-inclus copie d'un plan indiquant le raccordement projeté avec le chemin de fer canadien du Pacifique, près du Sault-au-Recollet, et j'ai l'honneur de demander que le comité des chemins de fer permette que ce raccordement soit fait.

Le chemin de fer se construit en vertu d'une charte obtenue du parlement provincial de Québec—43 et 44 Vict., ch. 50, 1880.

Vu qu'il est très important que cette ligne soit terminée et la correspondance établie avant l'hiver, je serais bien aise que le comité accordât l'autorisation demandée de manière à ce que les travaux puissent se faire le plus tôt possible.

Votre obéissant serviteur,

W. WAINWRIGHT, vice-président.

T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé.

OTTAWA, 11 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, contenant un plan indiquant le raccordement projeté par votre compagnie avec le chemin de fer canadien du Pacifique, près du Sault-au-Recollet, et demandant au comité des chemins de fer la permission de mettre ce projet à exécution.

Je dois attirer votre attention sur le paragraphe 16 de la section 7 de l'acte refondu des chemins de fer 1879. qui exige qu'avis par écrit de la demande au comité des chemins de fer du Conseil privé, à l'effet d'obtenir l'approbation du mode de croisement, de jonction ou d'intersection, soit donné à la compagnie de chemin de fer affecté; en outre, j'ai reçu instruction de dire que le comité des chemins de fer, lorsqu'il sera informé que vous avez donné l'avis voulu à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et aura reçu une copie de cet avis, fixera un jour où toutes les parties intéressés seront entendues, et où cette affaire sera prise en considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. TRUDEAU, secrétaire du com. des ch. de fer du Cons. priv.

W. WAINWRIGHT, vice-président, cie du ch. f. Union Jacques-Cartier, Montréal.

MONTRÉAL, 11 octobre 1883.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous remercie de votre dépêche. Je vous ai télégraphié que j'ai donné avis de notre demande à l'autre compagnie de chemin de fer, et je vous envoie ci-inclus copie de la lettre que j'ai adressée à M. Van Horne sur le sujet.

Votre dévoué,

W. WAINWRIGHT.

C. SCHREIBER, Ottawa.

CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER,
BUREAU DU VICE-PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 10 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu en son temps, votre lettre, touchant le raccordement que cette compagnie désire établir avec votre chemin de fer près du Saut-au-Récollet, dans laquelle vous dites que l'affaire a été prise en considération, et que vous me donnerez une réponse dans quelques jours.

N'ayant pas eu de vos nouvelles depuis et le temps pour faire l'ouvrage étant court, j'ai, conformément à l'acte des chemins de fer, demandé au comité du Conseil privé la permission nécessaire pour établir cette correspondance suivant le plan dressé par notre ingénieur et dont j'ai le plaisir de vous envoyer une copie pour votre information.

Votre dévoué,

W. WAINWRIGHT, vice président et gérant général.

W. C. VAN HORNE, chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER,
BUREAU DU VICE-PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 10 octobre 1883.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai aujourd'hui adressé la parole au comité des chemins de fer du Conseil privé, au sujet du raccordement désiré entre ce chemin de fer et le Pacifique canadien.

Vu que le temps presse, je vous serai obligé de vouloir bien m'aider à obtenir que cette affaire soit soumise au comité le plus tôt possible, afin que la permission nécessaire soit donnée d'établir ce raccordement.

Votre dévoué,

W. WAINWRIGHT, vice-président.

C. SCHREIBER, Ottawa.

OTTAWA, 17 octobre 1883.

MONSIEUR,—Depuis que je vous ai écrit, le 11 courant, au sujet du raccordement projeté entre votre chemin de fer et le chemin de fer canadien du Pacifique, près du Sault-au Recollet, j'ai reçu votre lettre du même jour transmettant copie d'une communication par vous envoyée au gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique à l'effet de l'informer que la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier avait l'intention de présenter au comité des chemins de fer la demande y énoncée. Je dois vous donner avis qu'il a plu au comité des chemins de fer, de fixer mercredi, le 24 octobre courant, à 2 p.m , pour entendre toutes les parties intéressées, au bureau du ministre des chemins de fer et canaux, à Ottawa. J'ajouterai, cependant, qu'il n'y aurait pas d'objection à ce que l'on se présentât plus vite devant le comité, si les deux compagnies peuvent s'entendre à ce sujet ; mais il serait nécessaire que le comité reçût avis de la date ainsi convenue.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer, C. P.

W. WAINWRIGHT, écr., vice-président,
Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, Montréal.

OTTAWA, 17 octobre 1883.

MONSIEUR,—Je reçois instruction de vous informer que le comité des chemins de fer du Conseil privé a fixé mercredi, le 24 octobre courant, à 2 p.m., pour l'audition d'une demande faite par la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, à l'effet d'obtenir l'approbation du mode projeté de raccordement entre la ligne de cette compagnie et le chemin de fer canadien du Pacifique près du Sault-au-Récollet. M. Wainwright, le vice-président de la dite compagnie, a reçu avis que s'il convenait aux deux compagnies de se présenter devant le comité à une date plus rapprochée que celle ci dessus mentionnée, le comité ne s'y opposerait pas pourvu qu'il reçût avis de la date convenue.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer, C.P.

P. S. Le comité siégera dans le bureau du ministre des chemins de fer et canaux, Ottawa.

CHARLES DRINKWATER, secrétaire du chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER.
BUREAU DU VICE-PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 12 octobre 1883.

MONSIEUR,—En accusant réception de votre lettre touchant le raccordement entre le chemin de fer et le Pacifique canadien, je désire vous remercier de la bienveillante attention que vous avez donnée à cette affaire, et j'ai l'honneur de transmettre ci-inclus, copie d'une lettre que j'ai adressée, au nom de cette compagnie, au gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique, conformément à l'acte dont vous parlez.

Je vous serai très obligé de vouloir bien faire en sorte qu'on s'occupe de l'affaire aussitôt que possible, vu que nous désirons établir ce raccordement avant que le mauvais temps prenne.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. WAINWRIGHT, vice-président.

T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer, C.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER,
BUREAU DU VICE PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 10 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu en son temps votre lettre touchant le raccordement que cette compagnie désire établir avec votre chemin de fer près du Sault-au-Récollet, dans laquelle vous dites que l'affaire a été prise en considération et que vous me donnerez une réponse dans quelques jours.

N'ayant pas eu de vos nouvelles depuis, et le temps pour faire l'ouvrage étant court, j'ai, conformément à l'acte des chemins de fer, demandé au Conseil privé la permission nécessaire pour établir cette correspondance suivant le plan dressé par notre ingénieur et dont j'ai le plaisir de vous envoyer ci-inclus une copie pour votre information.

Votre dévoué,

W. WAINWRIGHT, vice-président.

W. C. VAN HORNE, gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

Dans l'affaire de la compagnie Union Jacques-Cartier.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 5 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre note du 4 courant, si l'on décidait d'accéder à la demande faite par cette compagnie d'un raccordement avec notre chemin à l'endroit indiqué par votre plan, il serait nécessaire de placer deux sémaphores sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'est et à l'ouest du raccordement, et un autre sémaphore, au choix de la compagnie du chemin de fer de Jonction du Canada, sur la ligne du chemin de fer Union Jacques-Cartier, au sud du raccordement, et aussi d'y porter un opérateur et un aiguilleur.

Les frais qu'entraîneront l'érection de ces sémaphores, l'établissement des rails de croisement et aiguilles nécessaires, la construction de clôtures, la construction d'un bâtiment pour le personnel employé à cet endroit et son entretien, ainsi que les salaires de ce personnel, devraient être supportés par la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier.

Toutefois, les travaux devraient être exécutés et les hommes engagés d'après les règlements de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et conformément à ces règlements.

CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER,
BUREAU DU VICE-PRÉSIDENT, MONTRÉAL, 18 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 courant, fixant mercredi, le 24 courant, à 2 p. m., pour entendre les témoignages relatifs au raccordement du chemin de fer de cette compagnie avec le Pacifique canadien.

Les représentants de cette compagnie seront en conséquence présents, vu que je n'ai pu amener la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à convenir d'aucune date quelconque.

Votre obéissant serviteur,

W. WAINWRIGHT, vice-président.

T. TRUDEAU, secrétaire du comité des ch. de fer, C. P.

CIRCULAIRE N° 1705.

Au président de la compagnie du chemin canadien du Pacifique :—

Recevez avis qu'à une assemblée du comité des chemins de fer du Conseil privé, tenue le 24 courant, pour prendre en considération une demande faite par la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier en vue d'obtenir l'approbation de certaines correspondances projetées de sa ligne avec la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, telles qu'indiquées sur un plan alors soumis, le comité, après mûr examen des arguments offerts dans la cause, a décidé, et il est par le présent ordonné, que des deux correspondances—l'une allant à l'est et l'autre à l'ouest—indiquées sur le dit plan, une seulement, savoir, celle qui va à l'ouest, dans la direction de Saint-Martin, sera construite, approbation y étant donnée aux conditions suivantes :—

1° Que deux sémaphores seront placés sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique—l'un à l'est et l'autre à l'ouest du point de raccordement—et qu'un autre sémaphore le sera, au choix de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, sur la ligne de chemin de fer, au sud du point de raccordement ; aussi, qu'un opérateur—lequel remplira aussi les fonctions d'aiguilleur—sera posté sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique pour le fonctionnement des sémaphores et des aiguilles, sous la direction de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

2° Que les frais entraînés par l'érection de ces semaphores, l'établissement des rails de croisement et aiguilles nécessaires, la construction de clôtures, la construction d'un bâtiment pour le personnel employé à cet endroit et son entretien, ainsi que les salaires de ce personnel, devraient être supportés par la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, les travaux, néanmoins, devant être exécutés et les hommes engagés d'après les règlements de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et conformément à ces règlements.

J. H. POPE, président du comité des chemins de fer.
T. TRUDEAU, secrétaire " "

OTTAWA, 26 octobre 1883

N. B.—Copie de la présente circulaire a é é envoyée au président du chemin de fer Union Jacques-Cartier.

MONTRÉAL, 8 décembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Le chemin de fer Union Jacques-Cartier est maintenant prêt à subir l'inspection réglementaire, et je vous serais très obligé si vous pouviez faire en sorte que M. Ridout ou tel autre officier que vous pourrez nommer, fixe un jour de la semaine prochaine pour visiter la ligne. Samedi serait un jour convenable, si l'on pouvait s'en accommoder.

A vous sincèrement,

WM. WAINWRIGHT, vice président.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 12 décembre 1883.

MONSIEUR,—Vous recevrez, par la malle de ce jour, instruction d'inspecter, samedi, le chemin de fer Union Jacques Cartier.

A. P. BRADLEY.

THOMAS RIDOUT, St.-Lawrence Hall, Montréal.

OTTAWA, 12 décembre 1883.

MONSIEUR,—M. Ridout a instruction d'inspecter le chemin de fer Union Jacques-Cartier. Il sera au St.-Lawrence Hall ce soir.

A. P. BRADLEY.

W. WAINWRIGHT, Montréal.

OTTAWA, 12 décembre 1883.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier ayant donné avis au département—suivant lettre ci-jointe—que son chemin est prêt à subir l'inspection, je dois vous prier de vouloir bien l'inspecter aussitôt qu'il vous conviendra de le faire.

J'écris ceci pour confirmer mon télégramme de ce jour.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

THOMAS RIDOUT, I. C.,
St.-Lawrence Hall, Montréal.

OTTAWA, 18 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que conformément à vos instructions, j'ai inspecté, le 15 courant, le chemin de fer Union Jacques-Cartier.

Cette ligne quitte le Grand Tronc de chemin de fer à environ 7½ milles à l'ouest de la gare Bonaventure et se raccorde avec le chemin de fer canadien du Pacifique à 1½ mille au sud du Sault-au-Récollet ; sa longueur entre ces deux points est de 6½ milles, et elle passe sur un terrain uni.

L'alignement est comme suit :—

	Milles.
En droite ligne	5.84
Courbes de 5,730 pieds de rayon	0.23
do 800 do	0.46
Total	6.53

Les courbes en dernier lieu mentionnées se rencontrent aux points de raccordement avec le Grand Tronc et le chemin de fer canadien du Pacifique.

Les pentes sont généralement très douces, la rampe la plus raide vers le nord étant de 26.40 pieds par mille, et celle vers le sud de 50 pieds par mille. Ces pentes maximum n'occupent qu'une courte distance.

La plate-forme est pour la plus grande partie sur des remblais bien élevés au-dessus de la surface générale, et parfaitement assainie.

Il n'y a pas de ponts sur cette ligne. Les ponceaux, les canaux couverts et les garde-bestiaux sont en bon bois de charpente.

La ligne traverse de niveau trois chemins publics ; les passages sont en bon état.

La ligne est clôturée d'un bout à l'autre. La voie permanente est pourvue de rails d'acier et de bonnes traverses ; il y a une couche de ballast de 6 pouces sous les traverses. Le ballastage doit être complété de bonne heure le printemps prochain.

Il y aura une station au village de Saint-Laurent.

Les signaux et correspondances avec le Grand-Tronc et le Pacifique sont au complet et efficaces.

J'ai en conséquence l'honneur de rapporter qu'à mon sens, cette ligne de chemin de fer est dans une bonne et sûre condition pour le transport des voyageurs.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS RIDOUT.

T. TRUDEAU, secrétaire du comité des chemins de fer, C.P.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

MONSIEUR,—Le chemin de fer Union Jacques-Cartier ayant été inspecté le 15 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour votre information, une copie du rapport de l'ingénieur qui a fait cette inspection.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. TRUDEAU, secrétaire.

W. WAINWRIGHT, vice-président,
Cie du ch. de fer Union Jacques-Cartier, Montréal.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 21 décembre 1883.

MONSIEUR,—Cette compagnie a dernièrement terminé un tronçon de chemin de fer entre la côte de Lachine, sur le Grand-Tronc,et un point du chemin de fer canadien du Pacifique situé à environ un mille à l'est de la station du Sault-au-Récollet. La ligne a été construite sous l'autorité d'une charte accordée à la compagnie Union Jacques-Cartier, et elle a environ 7 milles de longueur. L'objet de la compagnie de la Rive Nord, en bâtissant le chemin de fer, était de fournir une correspondance ininterrompue. entre Québec et d'autres endroits sur la rive nord du Saint-Laurent, avec le Grand-Tronc de chemin de fer, afin de favoriser cette région d'un transport vers l'ouest, le sud et l'est, et *vice versa*, sans transbordement. La compagnie du chemin de la Rive Nord, ou, comme on l'appelait alors, la section Est du chemin de fer Q. M. O. et O., obtint du parlement de Québec, lors de la vente de la section Ouest à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des droits égaux sur la portion du chemin de fer située entre la Jonction de Saint-Martin et Montréal—13 milles. La compagnie de la Rive Nord désire se prévaloir de ces droits pour échanger du trafic, à la jonction, avec le chemin de fer Jacques-Cartier, ce qu'elle se propose de faire avec ses propres locomotives et son propre personnel en vertu du pouvoir qu'elle a, prétend-on, de faire le service du trafic "jusqu'à et depuis Montréal et tout point intermédiaire" entre ce terminus et la jonction de Saint-Martin. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique nie ce droit à la compagnie de la Rive Nord, et prétend que le trafic étranger à destination ou venant de points de la rive nord et de la ligne Jacques-Cartier, ne peut être desservi par les trains de la compagnie de la Rive Nord. Dans l'intervalle, des marchandises d'une nature périssable attendent actuellement à la Jonction Jacques-Cartier, en destination de Québec, et je sollicite l'intervention du comité de chemins de fer du Conseil privé afin que les droits de la compagnie de la Rive Nord soient établis. Naturellement, il est entendu que la compagnie de la Rive Nord ne réclame aucun droit au trafic local entre les stations locales du chemin de fer canadien du Pacifique, mais simplement celui de circuler entre certains points du réseau de la Rive Nord.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
W. WAINWRIGHT, gérant général.

Sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

A GEORGE STEPHEN, écr.:

Ne pouvez-vous pas permettre à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer de circuler entre l'embranchement de Jacques-Cartier et la Jonction de Saint-Martin, sans préjudice de vos droits, jusqu'à ce qu'on en arrive à un règlement.

CHARLES TUPPER.

De Montréal à Sir Charles Tupper.

OTTAWA, 21 décembre 1883.

Dépêche reçue. Nous avons déjà dit que nous étions prêts à remorquer le trafic de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier jusqu'à et depuis la Jonction de Saint-Martin, à un prix nominal; mais nous lui nions de droit de faire le service en aucune autre manière sur notre voie, et nous ne pouvons le permettre sans que nos intérêts en souffrent. Ce qu'elle demande est déraisonnable. Son trafic ne saurait souffrir de retard, et l'effort qu'elle fait pour démontrer que l'intérêt public souffre, est tout simplement une hâblerie.

GEO. STEPHEN.

MONTRÉAL, 10 janvier 1885.

Veuillez ordonner qu'une copie certifiée de la permission du comité de chemins de fer du Conseil privé à la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, de

construire un raccordement avec le Pacifique, nous soit envoyée par la malle, ce soir. Extrêmement important et pressé.

LACOSTE ET GLOBENSKY.

L'honorable J. A. CHAPLEAU, secrétaire d'Etat.

MONTREAL, 21 décembre 1883.

Depuis que je vous ai vu, des dépêches m'apprennent que d'importantes marchandises d'une nature périssable, en destination de Québec, attendent à la jonction de Jacques-Cartier. J'espère que le conseil fera, pour le moins, des arrangements temporaires permettant d'exercer certains pouvoirs en attendant un arrangement définitif avec le Pacifique.

W. WAINWRIGHT.

Sir CHARLES TUPPER, Russell House.

OTTAWA, 10 janvier 1884.

MESSIEURS,—Ainsi que le demande votre télégramme de ce jour, j'ai l'honneur de transmettre ci-inclus une copie certifiée d'un arrêté du comité des chemins de fer du Conseil privé approuvant le raccordement projeté de la ligne de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec la voie de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en la manière et aux conditions y énoncées.

Je suis, messieurs, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

MM. LACOSTE ET GLOBENSKY.

A cette lettre est jointe une circulaire portant le numéro 1705 dans le livre de copies de lettres.

OTTAWA, 10 janvier 1884.

Sous l'autorité de l'acte du parlement du Canada, 42 Vict., chap. 7, sec. 9, je certifie que ce qui précède est une copie conforme d'un arrêté du comité des chemins de fer du Conseil privé, en date du 26 octobre 1883, à l'adresse du président de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, lequel est sous ma garde en ma qualité de secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 25 janvier 1884.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai été un peu surpris ce matin de lire dans les journaux de Montréal le compte-rendu d'un discours prononcé par vous, hier, dans la Chambre des communes, sur la question du différend survenu entre les compagnies du chemin de fer de la Rive Nord, du chemin de fer Union Jacques-Cartier, et du chemin de fer canadien du Pacifique. J'annexe à la présente le compte-rendu de votre discours, publié par la *Gazette* de Montréal.

Il faut ou que le correspondant de ce journal se soit trompé, ou que vous soyez tombé dans quelque erreur relativement à l'affaire. Je n'ai pas fait de demandes au gouvernement à l'égard de cette question, ni n'ai autorisé personne à en faire au nom de la compagnie du Grand Tronc de chemin de fer, et il est absolument hors de ma connaissance qu'une demande ait été faite au gouvernement dans le but d'obtenir, pour la compagnie du Grand Tronc, des droits de circulation sur quelque portion que ce soit du chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne saurais guère croire qu'on puisse commettre l'erreur de supposer que le gouvernement ait le pouvoir de conférer un tel privilège.

Je puis vous dire que la compagnie du Grand Tronc n'a nullement l'intention d'exploiter le chemin de fer Jacques-Cartier.

Je suis, cher monsieur, votre très dévoué serviteur,

J. HICKSON, gérant général.

L'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

"LE CHEMIN DE FER UNION JACQUES-CARTIER."

"M. Houde, demandant par sa motion la correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ou toute autre compagnie, au sujet de l'ouverture du chemin de fer Union Jacques-Cartier, s'exprime ainsi :

"Lorsque le chemin de fer Union Jacques-Cartier fut inauguré, la population de la cité de Québec et de la contrée qui s'étend sur la rive nord du Saint-Laurent, entre cette dernière ville et Montréal, se réjouit, parce qu'elle voyait là pour elle le commencement d'une ère de trafic d'entier parcours avec l'ouest et les États-Unis, dans toutes les saisons de l'année. Mais quelques jours plus tard, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique coupa toute communication entre le chemin de fer Union Jacques Cartier et celui de la Rive Nord ; il en est résulté que l'on en a appelé au gouvernement pour qu'il intervienne dans l'intérêt du public, et c'est pour faire connaître à la Chambre et au public en général la nature de cet appel, que je présente cette motion. Vu que le cas est actuellement soumis aux tribunaux, je ne veux rien dire qui le puisse préjuger, mais il peut m'être permis de parler du dommage considérable causé à un grand nombre d'hommes d'affaires et de cultivateurs, par le fait que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique arrête la circulation sur le chemin de fer Union Jacques-Cartier. Les marchands de Québec ne peuvent se faire expédier directement de l'ouest, leur farine ou autre produit, et il est impossible à la population entre Trois-Rivières et Montréal, de faire expédier directement ses convois en destination de la Nouvelle-Angleterre—son marché ordinaire—ce qui cause beaucoup d'ennui, et souvent—à ma connaissance personnelle—de grandes pertes. Il me semble, par conséquent, qu'il ne serait que juste et légitime de la part du gouvernement de presser la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—sur laquelle on suppose qu'il a quelque influence—d'en venir à un accommodement raisonnable. Par exemple, on pourrait conclure un arrangement en vertu duquel la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique remorquerait les wagons du chemin de fer Union Jacques-Cartier, en tenant compte du nombre de wagons ainsi remorqués, et attendrait que les autorités judiciaires actuellement saisies de la question eussent rendu une décision finale sur la rémunération de ce service. Je crois que l'autre partie consentirait à un pareil arrangement, et j'espère, en conséquence, que le gouvernement trouvera moyen d'intervenir, en vue de l'intérêt public, et ce le plus tôt possible.

"M. Girouard [Jacques-Cartier) :—C'est une question d'une importance vitale pour mon comté ; beaucoup d'incommodités et de pertes sont résultées du fait qu'il n'est pas permis aux wagons du chemin de fer Union Jacques-Cartier de circuler sur la voie du Pacifique canadien. La compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier prétend qu'elle a le droit de circuler sur la voie de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, tandis que cette dernière soutient le contraire. Je ne veux pas dire un seul mot, soit pour, soit contre l'une ou l'autre prétention ; mais il faut se rappeler que le chemin de fer canadien du Pacifique est en réalité une grande route nationale, et je crois, par conséquent, qu'elle devrait permettre à ces trains de passer sur sa voie—laissant aux tribunaux les prix à être payés pour ce service. Je ne sais pas si le parlement est compétent en cette affaire, mais qu'il le soit ou ne le soit pas, j'espère que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique verra qu'il convient de laisser les trains circuler sur sa voie, et d'attendre à plus tard pour le règlement de la question des prix à être payés.

"Sir Charles Tupper :—Il n'y a aucune objection à ce que toute correspondance en la possession du gouvernement soit produite. Il est extrêmement malheureux que cette difficulté ait surgi et que le commerce de cette très importante partie du pays ait été si considérablement affecté. C'est purement une question entre les deux compagnies intéressées, savoir, la compagnie du Grand-Tronc et celle du chemin de fer canadien du Pacifique. La compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer m'a écrit pour me faire remarquer qu'il lui était impossible de remplir ses contrats de circulation d'entier parcours, vu qu'elle ne pouvait pas passer sur une portion du chemin construit par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et apparte-

nant à cette dernière. J'ai immédiatement déféré la chose au ministre de la justice, pour savoir si le gouvernement pouvait intervenir. Le ministre de la justice fut d'avis que le parlement seul était en mesure de conférer à une compagnie quelconque le droit de circuler sur la voie d'une autre compagnie, et que, ni le gouvernement, ni le comité des chemins de fer du Conseil privé ne pouvaient le faire. Ayant reçu cette réponse, j'ai fait tout ce que j'ai pu auprès de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en suggérant qu'il ne devrait pas y avoir d'interruption. Cette compagnie répondit qu'elle était prête à admettre la circulation sur sa ligne, mais que, pour sa propre protection, elle exigeait que l'autre partie consentît à lui payer un certain tarif pour les wagons passant ainsi sur son chemin; qu'elle ne désire mettre aucun obstacle à la circulation, mais qu'elle doit protéger les droits légaux dont elle jouit. Je regrette que les compagnies intéressées n'aient pas pu trouver quelque moyen de s'arranger à l'amiable jusqu'à ce que la question soit définitivement réglée par les tribunaux; dans les circonstances, le parlement seul a le droit d'intervenir.

"Motion adoptée."

CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 25 janvier 1884.

MON CHER MONSIEUR,—Je désire attirer votre attention sur le compte-rendu d'un discours prononcé par vous hier dans la Chambre des communes, publié dans les journaux de Montréal de ce matin. J'inclus une copie du compte-rendu.

Vous vous rappellerez sans doute que le 21 décembre dernier je vous ai vu, ainsi que sir Hector Langevin, à votre bureau. L'honorable M. Lacoste m'accompagnait en cette occasion, et nous agissions tous deux pour la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord.

L'objet de notre visite était de demander si le comité des chemins de fer du Conseil privé interviendrait pour assurer l'exécution du contrat conclu entre le gouvernement de Québec et les acquéreurs de la portion ouest des chemins de fer du gouvernement de Québec, c'est-à-dire de la portion entre Montréal et Ottawa, faisant actuellement partie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je vous fis remarquer que le contrat en question, subséquemment ratifié par un acte de la législature de la province de Québec, prescrivait:—

"Que la compagnie accordera au gouvernement et ses ayants cause le droit de circuler à perpétuité sur la ligne de chemin de fer présentement vendue, depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à la cité de Montréal, y compris les points intermédiaires, mais sans le droit de faire aucun service local sur cette portion de chemin de fer, si ce n'est, en tant qu'il pourra être à l'avenir naturellement convenu entre les deux parties aux présentes, que le gouvernement pourra transporter des voyageurs jusqu'à ou depuis la station de Saint-Martin, depuis ou jusqu'à Montréal, au nom de la compagnie, aux conditions à être fixées par ce contrat, etc., etc.

Je vous informai qu'en vertu de cet article la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord réclamait le droit de desservir la circulation entre sa ligne et celle du chemin de fer Union Jacques-Cartier.

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait refusé de permettre à la compagnie de la Rive Nord d'en agir ainsi; qu'en conséquence la circulation était arrêtée, et qu'il en résulterait probablement de grands dommages.

Que la compagnie ne désirait pas entrer en procès à ce sujet, et que si vous pensiez que la question fût de la compétence du comité des chemins de fer du Conseil privé, elle consentirait à la soumettre à ce tribunal.

Vous vous rappellerez qu'après avoir pris l'avis du conseil du département, votre décision fut—et vous le dîtes à M. Lacoste et à moi-même—que le comité des chemins de fer du Conseil privé était incompétent dans l'espèce; par conséquent, cette compagnie a été forcée de recourir aux tribunaux pour obtenir ce qui est manifestement son droit.

Ni M. Lacoste ni moi n'avons jamais supposé que le gouvernement eût le pouvoir de conférer à la compagnie de la Rive Nord ou à celle du chemin de fer Union

Jacques-Cartier le privilège de circuler sur quelque portion que ce fût du chemin de fer canadien du Pacifique; nous ne sommes pas allés à Ottawa avec l'intention de présenter une pareille demande, et nous ne l'avons pas fait non plus.

Si je me rappelle bien, je crois que je vous ai expliqué, ainsi qu'à sir Hector, dans votre bureau, que la compagnie de la Rive Nord avait ces droits d'après l'interprétation du contrat par nos avocats, et que comme on nous avait refusé l'autorisation de les exercer, nous désirions, si c'était possible, obtenir l'intervention du comité des chemins de fer pour contraindre à l'exécution de ce que portait déjà le statut.

Je suis, cher monsieur, votre obéissant serviteur,

W. WAINWRIGHT, gérant général,

L'honorable SIR CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, février 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus la pétition de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier. Pour votre information, j'ajouterai ce qui suit :

Cette ligne a été construite sur une distance de sept milles jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer canadien du Pacifique, près du Saut-au-Récollet, et un raccordement a été fait ainsi que prescrit par arrêté du comité des chemins de fer du Conseil privé.

Ces travaux sont terminés depuis environ deux mois, mais ils ne servent à rien, d'autant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne permet pas à la compagnie de la Rive Nord d'exercer ces droits de circulation aux fins de desservir le trafic à destination ou venant du chemin de la Rive Nord et de la ligne Jacques-Cartier.

On croit que, de quelque manière que les tribunaux décident les questions de loi à eux actuellement soumises, les difficultés dont souffrira la circulation entre la ligne Jacques-Cartier et le chemin de fer de la Rive Nord, seront de nature à rendre les 7 milles déjà construits de peu ou de nulle valeur pour la population résidant sur la rive sud du Saint-Laurent.

Il est essentiel—s'il y a possibilité—de procurer une communication indépendante à la population de Québec et à ceux qui résident le long de la région traversée par le chemin de fer de la Rive Nord ; et c'est ce que l'on pourrait faire en prolongeant la ligne Jacques-Cartier jusqu'à Saint-Vincent-de-Paul, et construisant un autre pont sur la rivière des Prairies.

Cela demande une communication ininterrompue pour le passage du trafic à destination ou venant de l'ouest, de l'est et du sud, mais exigerait une dépense très forte dont la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier retirerait peu d'avantage additionnel—si tant est qu'elle en retirât—et serait principalement, sinon seulement, dans l'intérêt de la province.

On croit que, si le prolongement est jugé désirable, la longueur totale du chemin de fer devrait recevoir de l'aide du gouvernement jusqu'à concurrence de $10,000 par mille, avec un boni de $100,000 en vue de la construction du pont. Même en ce cas-là, la compagnie devra trouver un montant d'argent considérable pour exécuter l'entreprise.

Je puis vous dire que dans l'achat de la section ouest du chemin de fer du gouvernement de Québec, par la compagnie du Pacifique canadien, la somme de $100,000 a été allouée, sur et à même le montant que cette dernière est convenue de payer pour la construction d'un tronçon de chemin de fer établissant une correspondance avec le Grand-Tronc; mais la chose n'a jamais été faite, bien que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ait retenu l'argent à cette fin.

Je puis dire en outre que j'ai lieu de croire que si la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier entreprend de prolonger sa ligne le printemps prochain, afin d'avoir une route indépendante jusqu'au chemin de la Rive Nord, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique retirera immédiatement ses objections à l'usage

de sa ligne dans l'intervalle, et permettra à la compagnie de la Rive Nord de desservir le trafic en attendant l'achèvement des travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. WAINWRIGHT, gérant général.

L'honorable sir CHARLES TUPPER.

La pétition de la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier expose respectueusement :—

Que la compagnie a été constituée par la législature de la province de Québec, dans le but d'offrir entre le chemin de fer de la Rive Nord et le Grand-Tronc une correspondance qni procurât à la population de Québec et du district une communication ininterrompue desservie par le chemin de fer de la Rive Nord.

Que sous l'autorité de la charte constituant la compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, cette compagnie a construit sept milles de chemin de fer, depuis un point appelé la côte Lachine, sur le Grand-Tronc de ce chemin de fer, jusqu'à un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique, près du Saut-au-Récollet.

Que bien qu'en vertu d'un contrat avec la compagnie de la Rive Nord cette dernière ait entrepris d'exploiter le chemin de fer Jacques-Cartier, et bien que par l'acte de vente de la portion occidentale du chemin de fer du gouvernement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des droits de circulation sur la ligne entre la Jonction de Saint-Martin et Montréal, et les points intermédiaires, aient été garantis au gouvernement et ses ayant cause, à perpétuité, on considère désirable, néanmoins, que la ligne Jacques-Cartier soit prolongée jusqu'à la ligne de la Rive Nord, à Saint-Vincent-de-Paul, passant par les comtés d'Hochelaga et de Laval.

Que pour accomplir ce projet il va falloir construire trois milles additionnels de chemin de fer, et jeter sur la rivière un pont dispendieux.

Que l'importance de ce tronçon de chemin de fer pour la province de Québec, si on le termine, ne saurait être prisée trop haut.

Que la compagnie Jacqnes-Cartier n'ayant reçu aucune aide de la province de Québec, et son chemin de fer étant maintenant soumis à l'autorité du gouvernement fédéral, on considère qu'une aide raisonnable devrait être accordée pour la portion du chemin de fer déjà construite jusqu'à un raccordement avec la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, et un boni suffisant donné pour permettre à la compagnie de procéder au prolongement de la ligne et à la construction du pont nécessaire sur la rivière, aussitôt que possible, dans l'intérêt de la population résidant sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, et particulièrement de la cité de Québec.

Que votre pétitionnaire demande instamment que cette affaire soit bientôt prise en favorable considération.

Et elle ne cessera de prier.

La Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier,

Par W. WAINWRIGHT, vice-président.

REPONSE

(PARTIELLE.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1884 :—Pour :

(1) Un état du prix net reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les trente millions émis à un syndicat, avec les dates des paiements faits à ce sujet, et donnant les noms des personnes formant le dit syndicat et les montants respectifs du dit stock pris par telles personnes.

(2) Un état indiquant la date à laquelle ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt-cinq millions, et le taux auquel ils ont été émis, et les dates du paiement des cinq millions de piastres payées à cette fin.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
18 février 1884.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 15 février 1884.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 12 du courant, j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre les rapports suivants demandés par la Chambre des communes, savoir :

(1.) Un état du prix convenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin, ou chemin de fer des Laurentides, et du chemin de fer de Saint-Eustache, des paiements faits à ce sujet, avec dates.

(2.) Un état détaillé, avec dates, des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en ce qui concerne le stock de la compagnie des terres du Nord Ouest canadien ; et au nom de qui il est placé.

(3.) Un état détaillé, avec dates, du paiement fait par la compagnie en ce qui concerne les garanties ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est.

(4.) Un état détaillé des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'acquisition de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord Ouest, et les noms des personnes auxquelles ils ont été faits.

(5.) Un état du prix net reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les trente millions émis à un syndicat, avec les dates des paiements faits à ce sujet ; et le nom des personnes formant ce syndicat, etc.

La compagnie n'a jamais été informée du nom des acheteurs à Amsterdam des $15,000 000 d'actions sur les $30,000,000 émis ; non plus que des personnes associées à M. Scott, pour le paiement des deux appels d'actions restant à payer en vertu de la convention syndicale.

(6.) Un état indiquant la date à laquelle ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt cinq millions, et les dates de paiement des cinq millions de piastres payées à cette fin, et le taux auquel ils ont été payés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

MÉMOIRE sur l'émission de $30,000,000 du stock de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique.

Pris par	Date de l'option pour l'achat du stock.	Nombre d'actions.	Taux.	Paiement par l'entremise des agents de la compagnie à New-York.	
				Date.	Montant.
	1883.			1883.	$
W. L. Scott, d'Erie, Pennsylvanie, en vertu d'une convention datée de New-York, 29 décembre 1882, et ses associés, John S. Kennedy, N.Y.; R. V. Martinsen, N.Y.; John A. Stewart, (prés. U.S. Trust Co.), N.Y.; Ed. King, (prés. Union Trust Co.), N.Y.; H. F. Spaulding, (prés. Central Trust Co.), N.Y., représentant un syndicat.	1er fév.....	100,000	50 p.c.	1er fév.....	1,000,000
				12 ...	60,000
				17 ...	120,000
				19 ...	1,660,150
				19 mars....	160,000
				2 avril....	8,350
				4 ...	800,000
				11 mai.....	75,000
					1,116,500
					5,000,000
	25 juin	100,000	52½ p.c.	11 mai.....	477,750
				11 ...	652,155
				14 ...	10,500
				17 ...	57,750
				19 ...	262,500
				21 ..	26,250
				19 ...	73,500
				22 ...	12,600
				24 ...	26,250
				26 ...	5,250
				28 ...	10,500
				29 ...	5,250
				1er juin....	532,245
				7 ...	278,250
				8 ...	367,500
				9 ...	178,500
				11 ...	105,000
				12 ...	210,000
				15 ...	556,500
				16 ...	236,250
				18 ...	26,250
				19	225,750
				20 ...	199,500
				21 ...	47,250
				22 ...	99,750
				25 ...	567,000
					5,250,000
	25 oct	100,000	55 p.c.	26 juin.....	390,500
				27 ...	275,000
				28 ...	165,000
				29 ...	137,500
				5 juillet ..	330,000
				13 ...	29,700
				14 ...	55,000
				1er août...	2,003,100
				13 ...	2,114,200
					5,500,000

NEW YORK, 30 janvier 1883.

MESSIEURS, —Veuillez recevoir avis qu'aux termes des options accordées à M. William L. Scott, par votre compagnie, en date du 29 décembre 1882, d'acheter de vous le 1er février 1883 ou avant, $10,000,000 des actions de la dite compagnie au prix de 50 pour 100 de leur valeur au pair, ainsi que deux autres options, tel qu'il y est plus particulièrement mentionné, et le dit Scott nous ayant cédé son droit et ses intérêts dans ses contrats comme il nous en a déjà donné avis, nous avons aujourd'hui l'honneur de vous informer qu'en qualité de cessionnaires, nous nous prévalons de la première option et que nous sommes prêts à accepter livraison des $10,000,000 d'actions, et de payer les versements de 20 pour 100 d'un prix d'achat dû sur ces actions le premier du mois prochain.

Nous sommes, messieurs, vos respectueux,

JOHN S. KENNEDY, président du comité.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal, Canada.

NEW-YORK, 29 janvier 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'aux termes de mon contrat avec la compagnie, en date du 29 décembre 1882, j'ai formé un syndicat pour l'achat de $10,000,000 d'actions de votre compagnie sur la première option telle que stipulée dans mon contrat. Je vous transmets ci-inclus une copie de la convention du syndicat, avec les noms des souscripteurs, d'après laquelle vous verrez qu'ils ont pris les premiers $10,000,000; un comité composé de M. John S. Kennedy, de M. R. V. Martinsen et de moi-même représente le syndicat sous l'autorité du contrat. Je désire maintenant transférer tous mes droits, titres et intérêts dans le contrat et d'y subroger le comité; et je désire savoir si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique acceptera le comité comme représentant des signataires de la convention syndicale, et me libérera personnellement de toute obligation ultérieure qui pourrait surgir de mon contrat.

Votre très respectueux,

W. L. SCOTT.

R. B. ANGUS, vice-président.

MONTRÉAL, 29 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, et de vous dire en réponse, que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique approuve le transfert et la cession de vos droits, titres et intérêts dans son contrat du 20 décembre dernier, au comité représentant les signataires du syndicat qui a acheté $10,000,000 des actions de la compagnie, et les termes de votre lettre sont très satisfaisants.

Votre dévoué,

R. B. ANGUS, vice-président, C. F. C. P.

WILLIAM L. SCOTT, New-York.

(*Confidentielle.*) CONVENTION SYNDICALE.

Considérant que William L. Scott, d'Erie, Pennsylvanie, a le 29ième jour de décembre 1883, fait un certain contrat par écrit portant cette date, avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique (ci-après appelée " la compagnie du chemin de fer "), corps réculièrement constitué en corporation sous l'autorité des lois fédérales du Canada, copie duquel contrat est annexée à la présente, et pourra être consultée pour l'interprétation d'aucune partie de cette convention, en vertu dequel contrat le dit Scott a une première option d'acheter de la dite compagnie en aucun temps avant le premier jour de février 1883, cent mille actions ($10,000,000) du capital social de la dite compagnie (chaque action d'une valeur de $100 au pair) à $50 par action; une seconde option d'acheter avant le 25ème jour de juin 1883, cent mille actions ($10,000,000) du dit capital, à $52.50 par action, et une troisième option d'acheter,

avant le 25ème jour d'octobre 1883, un autre cent mille actions ($10,000,000) du dit capital à $55 par action, tel qu'il appert plus complètement par le dit contrat.

Et considérant que le dit Scott propose de s'associer pour cet achat les autres personnes parties à cette convention, pourvu que les actions souscrites en vertu de cette convention par les personnes solvables et responsables, à sa satisfaction, lorsqu'elles seront ajoutées au chiffre des actions qu'il s'engage de prendre pour son propre compte conjointement à la présente convention, s'élèveront en total à 100,000 actions, avant le 1er jour de février 1883, ou à telle autre date antérieure qu'il pourra fixer.

Or, maintenant, la présente convention fait foi, que chaque personne signant la présente convient solidairement, chacune pour elle-même et non pour aucune autre:

I. Que les personnes signant les présentes participeront, de la manière et jusqu'à concurrence du chiffre ci-après mentionné, dans tous les bénéfices du dit contrat intervenu entre le dit Scott et la dite compagnie de chemin de fer, en proportion du nombre d'actions qui leur sera respectivement assigné en vertu de la présente convention, aux termes et conditions stipulés dans le contrat fait avec le dit Scott, sauf en autant qu'ils pourront être modifiés par la présente convention ; et dans le cas où toute période de temps mentionnée dans le dit contrat serait prolongée, du consentement des parties, de trente jours ou moins, les parties à la présente jouiront du bénéfice de cette prolongation, et seront liés par elle, et les époques ci-après prescrites seront modifiées de manière à se conformer à cette prolongation.

II. Que John S. Kennedy, W. L. Scott et R. V. Martinsen (ci-après appelés le comité) sont par les présentes constitués en comité avec pouvoirs et autorité, et ils reçoivent par les présentes instruction de donner effet à toutes les dispositions de cette convention, et du dit contrat, qui pourront être nécessaires ou convenables pour l'excution complète de la présente convention. En cas de décès, de démission ou de refus d'agir, d'aucun des membres de ce comité, sa place pourra être remplie par l'autre membre ou les autres membres de ce comité par un instrument par écrit sous son ou sous leur sceau et signature. La majorité des membres pourra dans tous les cas, agir pour le comité.

III. Le dit Scott devra céder et cédera au comité tous ses droits et intérêts en vertu du contrat ci-annexé, et le comité demandera à la compagnie du chemin de fer tel nombre d'actions sur la première option du dit contrat, qu'il sera nécessaire pour fournir les actions souscrites et assignées aux termes de la présente convention ; et si des parties aux présentes retirent au comité, de la manière ci-après mentionnée, la charge d'un nombre d'actions qui empêche le comité de fournir toutes les actions assignées lors de la souscription publique ci-après mentionnée, le comité pourra à sa discrétion, demander sur la seconde option, tel nombre d'actions qui pourra être nécessaire pour satisfaire les souscriptions publiques, jusqu'à concurrence d'un total de 100,000 actions.

IV. Que le comité, dans les trente jours qui suivront la souscription de 100,000 actions en vertu de cette convention, assignera à chacune des parties contractantes un nombre d'actions, n'excédant pas le nombre ainsi souscrit par lui-même, et ne dépassant pas un chiffre total de 100,000.

V. Que le comité pourra demander des souscriptions publiques pour un chiffre n'excédant pas 100,000 actions de ce capital, à telle époque et à tels endroits qu'il pourra désigner, par l'entremise des maisons de banque de messieurs J. S. Kennedy et Cie, de New-York, et de messieurs A. Boissevain et Cie, d'Amsterdam, Hollande, et de toute autre société ou corporation financière que le comité pourra s'associer à cette fin, au prix d'au moins $90 par action ; et il est entendu et convenu que messieurs J. S. Kennedy et Cie et messieurs A. Boissevain et Cie ne devront exiger aucune commission pour leurs services dans aucune transaction faite en vertu de cette convention.

VI. Que lorsqu'une telle souscription publique sera ouverte, le comité sera et est par les présentes autorisé à souscrire au nom de chacune des parties contractantes, solidairement, aux mêmes conditions, et aux mêmes prix que sont acceptées les sous-

criptions publiques, un nombre de ces actions n'excédant pas celui assigné à cette partie, en vertu de la présente convention, et qu'il n'aura pas retiré, tel que permis par l'article VIII ; et dans le cas où le comité souscrirait ainsi au nom d'aucune des parties aux présentes, il devra souscrire également au nom de chacune des autres parties aux présentes aux mêmes conditions, au même prix et pour un chiffre égal en proportion au nombre d'actions qui lui auront été assignées en vertu de cette convention et qu'elle n'aura pas retiré ; et chaque signataire de la présente convention aura aussi la liberté de prendre part à cette souscription publique, pour son propre compte, indépendamment du comité, pour telle somme qu'il jugera convenable, sur le même pied que le public en général.

VII. Que le comité, dans les dix jours qui suivront la fermeture de cette souscription publique, assignera à chaque souscripteur un nombre d'actions n'excédant pas le chiffre qu'il aura ainsi souscrit ; mais dans cette répartition, les souscriptions faites autrement que par le comité ou par son entremise, auront la préférence ; et si ces souscriptions s'élèvent à 100,000 actions, aucune action ne sera assignée sur les souscriptions faites par le comité ou par son entremise.

VIII. Que toute partie à la présente convention pourra, lorsqu'elle la signera, spécifier dans sa souscription le nombre d'actions qu'elle désire retirer sur la première option ; et il lui sera délivré des reçus spéciaux de tant d'actions ainsi spécifiées, qui lui seront assignées ; et il paiera alors au comité le prix à payer à la compagnie du chemin de fer pour ces actions ; et aucune de ces parties pourra aussi, lorsqu'elle demandera, tel que spécifié dans l'article X, des actions sur la seconde et la troisième option, spécifier alors le nombre d'actions qu'elle désire retirer ; et à moins que de l'avis du comité, ces actions ne soient nécessaires pour satisfaire les souscriptions publiques susdites, des reçus spéciaux semblables lui seront délivrés pour ces actions, et il paiera alors au comité le prix à payer à la compagnie de chemin de fer pour ces actions, en vertu de l'option sous laquelle elles ont été prises.

IX. Que le comité vendra ou disposera de toutes les actions qu'il aura prises, et dont il n'aura pas été disposé par souscription publique ou qui n'auront pas été retirées comme susdit, de la manière qu'il le jugera le plus avantageux pour toutes les parties aux présentes qui y seront intéressées, ou bien il pourra, à sa discrétion, au lieu de vendre les actions, les délivrer aux parties aux présentes en proportion de leurs allocations respectives, et pourra en exiger le paiement de ces parties respectivement au prix payable à la compagnie de chemin de fer pour les actions ainsi livrées.

X. Que l'une quelconque des parties aux présentes pourra, par un avis par écrit personnellement signifié à aucun des membres du comité, exiger de lui d'appeler sur la seconde option un nombre d'actions égal à celui qui lui a été assigné sur la première option, et elle pourra ensuite, par un avis semblable, exiger que le comité appelle le même nombre d'actions sur la troisième option, et dans ce cas, le comité fera cet appel au nom de chacune des parties qui aura donné cet avis, dans la limite du temps fixé pour les appels sur chaque option, sauf en autant que le droit de faire cet appel aura été épuisé pour satisfaire les souscriptions publiques comme susdit ; et elle sera personnellement responsable du prix des actions ainsi appelées. Mais aucune des parties aux présentes ne sera obligée de prendre ou de payer aucune action sur la seconde et la troisième option, ou sur l'une ou l'autre, à moins qu'il n'ait donné cet avis. Le comité pourra, cependant, en aucun temps signifier à l'une ou à toutes les parties aux présentes un avis par écrit de son intention d'appeler toutes ou une partie quelconque des actions sur la seconde et la troisième option, ou sur l'une ou l'autre, en délivrant cet avis, personnellement, ou en le déposant au bureau général des postes, dans la cité de New-York, à l'adresse qu'il aura donnée en apposant sa signature aux présentes ; ou s'il n'a pas donné d'adresse, alors par avis adressé à son nom, dans la cité de New-York. Et, à moins que la personne à laquelle cet avis a été ainsi signifié, ne signifie elle-même, dans les dix jours qui suivront cette signification ou cette transmission par la poste, un avis par écrit à un ou à plusieurs membres du comité personnellement, lui demandant d'appeler, en son nom, la proportion entière des actions à laquelle elle aura droit en vertu de cet appel, le comité aura plein pouvoir et autorité de disposer des actions que cette personne manquera ainsi de prendre, de la manière qu'il jugera

le plus avantageux dans l'intérêt de toutes les personnes qui auront pris leur proportion d'actions sur cette option; mais le comité n'aura pas le pouvoir de prendre ou de disposer de ces actions non prises, de manière à imposer une responsabilité personnelle à aucune des parties aux présentes dans l'intérêt desquelles il agit, sans leur consentement exprès.

XI. Que le comité délivrera à chacune des parties aux présentes qui paiera un versement à compte des appels d'actions, un reçu dans la forme que prescrira le comité, mentionnant le montant payé, et en général les droits de la partie qui prendra le reçu, et le comité délivrera à chacune des parties aux présentes qui désirera retirer des actions conformément à l'article VIII, un reçu spécial, tel que prévu par cet article, mentionnant en substance que les actions y mentionnées sont tenues en fidéicommis par le comité pour les fins de cette convention ; que tous les dividendes ou intérêts à payer sur ces actions seront payés au porteur de ce reçu, et que les certificats des actions représentées par ces reçus seront délivrés au porteur des reçus contre remise, à telle époque que le comité pourra ci-après fixer, pas plus tard, cependant, que le 1er février 1884.

XII. Que les actions souscrites en vertu des présentes sur la première option, seront payées en tels versements que la majorité du comité décidera, n'excédant pas cependant vingt pour cent du prix d'achat lorsque la compagnie du chemin de fer sera appelée à fournir les actions, et le reste en deux versements mensuels égaux; et les actions appelées sur les seconde et troisième options seront payées en entier lorsqu'elles seront délivrées par la compagnie du chemin de fer. Le comité pourra déclarer toute souscription nulle pour manque de payer aucun des versements sur les actions lorsqu'ils seront dus, et le montant payé jusqu'à cette époque sera forfait et augmentera les bénéfices des autres parties intéressées dans les appels faits sur cette option en particulier.

XIII. Que le comité aura plein pouvoir et autorité d'encourir telles dépenses et de faire tels déboursés qu'il jugera nécessaires ou convenables pour les services d'avocats et d'aides, pour les annonces, les impressions et toutes autres dépenses incidentes ayant rapport à l'exécution de la présente convention, et pourra les payer et s'indemniser de toutes pertes encourues pour la mise en vigueur de cette convention à même les deniers qu'il pourra recevoir.

XIV. Qu'en tout temps avant le 25ème jour de décembre 1880, le comité aura le droit d'acheter sur le marché, autant d'actions qu'il en sera offert en vente à soixante piastres ou au-dessous par action ; pourvu que le nombre total de ces actions possédées par le comité ou pour lui, en aucun temps, n'excède pas le nombre d'actions antérieurement vendues par le comité par souscriptions publiques comme susdit, à l'exclusion des actions prises par le comité lui-même, en vertu de telles souscriptions pour le compte des parties aux présentes; et le comité pourra revendre à n'importe quel prix les actions ainsi souscrites, pourra les racheter à n'importe quel prix inférieur au prix moyen auquel il a vendu ces actions, et pourra répéter cette opération de temps à autre dans ce sens, pour le bénéfice de toutes les parties aux présentes, en proportion du nombre d'actions qui leur auront été respectivement assignées en premier lieu, et qu'ils n'auront pas retirées des mains du comité, en vertu de l'article VIII.

XV.—Que sauf dans les cas ci-haut expressément prévus, le comité n'aura aucun pouvoir de contracter aucune dette ou responsabilité d'aucune sorte, au nom des parties aux présentes, ou d'aucune d'elles, ni de se servir du nom d'aucune d'elles comme principal ; ni de faire aucun contrat, ès-qualité de comité, excepté après entente formelle entre lui et les personnes avec lesquelles il pourra ainsi contracter, qu'aucune des parties aux présentes ne sera personnellement responsable en vertu de ce contrat. Aucun membre du comité ne sera responsable d'aucune perte ou dommage envers aucune partie aux présentes, à moins qu'ils n'aient été causés par sa mauvaise foi personnelle ou sa grosse négligence ; et le comité n'aura aucun droit ou prétention à une indemnité ou compensation pour aucune dépense, perte, dette ou responsabilité qu'il pourra encourir, sauf sur les bénéfices qu'il pourra réaliser par la vente des actions comme susdit, par souscriptions publiques ou sur le marché, après

avoir déduit du produit de ces ventes le prix à payer à la compagnie du chemin de fer, en vertu et en exécution du contrat ci-annexé ; et sauf, aussi, que les parties aux présentes retirant leurs actions, conformément à l'article VIII, seront priées de contribuer à une partie des dépenses réelles encourues par le comité, n'excédant pas cependant la somme de cinquante centins pour chaque action ainsi retirée ; mais le comité pourra retenir tous les bénéfices qu'il aura réalisés de toutes et chacune de ces sources, jusqu'à la liquidation finale et le règlement de toutes les transactions faites conformément à cette convention, auquel temps le comité pourra déduire de ces bénéfices une compensation raisonnable pour les services qu'il aura rendus et les risques dont il se sera chargé.

XVI. Que la liquidation finale et le règlement de tous les comptes, en vertu de cette convention, auront lieu avant le premier jour de février 1884, et alors les bénéfices nets provenant des opérations faites par le comité aux termes de cette convention, seront divisés entre les parties aux présentes, en tenant compte du nombre d'actions qui leur auront été assignées respectivement et qu'elles n'auront pas retirées des mains du comité, conformément à l'article VIII.

XVII. A moins qu'avant le 1er jour de février 1883, le nombre total des actions souscrites, en vertu des présentes, par les personnes dont les souscriptions sont acceptées par le dit Scott, y compris le montant souscrit par le dit Scott lui-même, ne soit égal au chiffre de $100,000 au moins (ce chiffre étant le montant des actions qu'il faut prendre sur la première option dans le dit contrat avec la compagnie du chemin de fer), cette convention et toutes les souscriptions faites en vertu des présentes seront nulles et de nul effet.

XVIII. Qu'une copie quelconque de la présente convention pourra être signée avec le même effet que si la signature avait été apposée sur l'instrument original, sauf qu'aucune signature apposée sur aucun double ou aucune copie de cette convention ne sera valide ou obligatoire soit pour les signataires de cette copie, soit pour aucun des signataires de l'instrument original, avant que ces souscriptions aient été acceptées par le dit Scott par écrit endossé sur cette copie.

En foi de quoi, les parties aux présentes les ont signées et scellées, ce dix-huitième jour de janvier 1883. Un demi-intérêt dans les $30,000,000 d'actions mentionnées dans le contrat ci-annexé ayant été offert à un sous-syndicat d'Amsterdam et d'autres cités européennes, et accepté par lui avant qu'aucune signature eût été apposée à cette convention, et les premiers $5,000,000 d'actions ayant déjà été pris par ces maisons, toutes les souscriptions faites en vertu des présentes sont subordonnées à cette cession.

Dans le but de faire cette répartition et pour nulle autre fin, MM. John A. Stewart (président de la *United States Trust Company*), Edward King, (président de la *Union Trust Company*), et Henry F. Spaulding (président de la *Central Trust Company*), de New-York, seront associés au comité.

Nom et adresse.	Actions souscrites.	Chiffre.	Sur lesquelles il sera retiré.
		$	
William L. Scott, pour lui-même et d'autres	3,500	10,000	
Worrishoffer et Cie, pour eux-mêmes et d'autres	2,500	12,000	
J. et W. Seligman et Cie	2,500	6,000	
James Stillman, pour lui-même et d'autres	2,500	8,000	
William Rockefeller	1,500	6,000	
Hiram Hitchcock	300	1,000	
Kuhn, Lorb et Cie, pour eux-mêmes et d'autres	4,000	10,000	
William L. Scott, agent	3,000	5,000	
C. J. Osborne et Cie	1,000	5,000	
John W. Ellis	200	300	
Morton, Bliss pour eux-mêmes et Morton, Rose et Cie	2,500	10,000	
Morton, Bliss et Cie, pour leurs clients	.....	2,500	
J. S. Kennedy et Cie	3,000	5,000	
W. J. Menzies et ses clients	2,000	6,000	
W. G Schaw	1,200	3,000	
Robert Donaldson	1,000	2,300	
J. J. Slater et Lorenzo Blackstone	1,500	3,000	
Abraham S. Hewitt	400	1,000	
Sir George Warrender, bart	200	500	
Robert Benson et Cie	300	500	
John Crerar	300	1,000	
C. J. Hambrot et Cie	500	1,500	
Melville, Evans et Cie	300	1,000	
Marshall Field	400	2,000	
D. Willis James	2,000	5,000	
W. Watson et J. C. McAndrew	300	1,000	
A. Iselin et Cie	1,800	5,000	
L. Von Hoffman et Cie	1,000	3,000	
R. S. Belknap	500	2,000	
George Stephen	1,000	5,000	
D. A. Smith	1,000	5,000	
Duncan McIntyre	500	2,500	
R. B. Angus	500	2,500	
John Cassils	500	1,500	
A. J. Leith	200	500	
T. U. Pearsall	500	5,000	
Drexel, Morgan et Cie	2,500	5,000	
Robert Lenox Kennedy	500	1,000	
J. S. Wetmore	100	200	
Thomas Denny	300	1,000	
S. T. Russell	300	1,000	
Simeon J. Drake	300	1,000	
Oliver Harrimany	200	600	
Jos. Brown Potter	200	500	
Hatch et Foote	300	500	
Samuel Thorne	500	5,000	
Hatch et Peters	400	2,000	
	50,000	158,400	

CONVENTION DONT IL EST PARLÉ PLUS HAUT.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique convient de donner à William L. Scott, d'Erie, Pennsylvanie, l'option d'acheter le 1er jour de février 1883 ou avant, dix millions de piastres du capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au prix de cinquante pour cent de sa valeur au pair ; et aussi de lui donner une seconde option d'acheter le 25ième jour de juin 1883 ou avant, toute partie de dix millions de dollars d'actions additionnelles, à cinquante-deux et demie pour cent de leur valeur au pair ; et aussi une troisième option d'acheter le 25ième jour d'octobre 1883 ou avant, toute partie de dix millions de dollars d'actions additionnelles, à cinquante pour cent de leur valeur au pair.

En acceptant les actions sur la première option, le dit Scott aura le droit d'accepter et de demander toute autre partie des actions sur les seconde et troisième options aux prix ci-dessus fixés.

Lorsque le dit Scott aura donné avis de son acception et aura demandé toutes les actions sur la première option, avec ou sous aucune partie des actions des seconde et troisième options, il déposera au crédit de J. S. Kennedy et Cie, les agents financiers de la dite compagnie, vingt pour cent du prix d'achat des actions sur la première option, et la balance sera payée dans les soixante jours qui suivront l'avis qui lui sera donné par la compagnie qu'elle en exige le paiement, en sommes d'au moins cinq cent mille piastres, contre livraison d'un montant proportionné d'actions ; mais le dit Scott aura le droit de payer argent comptant, à son choix, le prix d'achat tout entier sur la première option, et obtenir de suite des actions pour ce montant.

Le dit Scott aura le droit de demander livraison de touto partie ou de toutes les actions sur les seconde et troisième options, par versements, jusqu'à l'expiration des époques fixées par les présentes pour ces options, et paiera ces actions, telles qu'appelées, sur livraison.

La compagnie sera obligée de délivrer contre paiement du prix stipulé, en argent, tous et chacun des versements d'actions sur les seconde et troisième options, à tel temps ou à telles époques que le dit Scott l'exigera, mais pas plus tard que les dates en premier lieu mentionnées pour l'expiration des diverses options, et aussi vite avant ces époques que le dit Scott pourra l'exiger, le droit de retarder n'étant que pour l'avantage du dit Scott seul. Mais le dit Scott ne pourra demander aucune partie des actions sur la troisième option avant d'avoir demandé toutes les actions sur la seconde option dans les limites de temps fixé ci-dessus pour cela.

Compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique,
R. B. ANGUS,
WILLIAM L. SCOTT, vice-président

New-York, 29 décembre 1882.

Mémoire sur l'émission de $20,000,000 d'actions de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Prises le	Nombre d'actions.	Prises par.	Taux.	Payé. Date.	Payé. Montant. $	Payé. Montant. $
17 août.	23,411	Stephen, G.	25 p.c.	18 août.	200,000	
				31	300,000	
				7 sept.	85,275	
						585,275
	975	McIntyre, D.	do	17 août.		24,375
	18 534	McIntyre et Cie, D.	do	17		463,350
	17,558	Kennedy et Cie, J. S.	do	18	200,000	
				25 sept.	200,000	
				8 octob.	38,950	
						438,950
	19,509	Hill, J. J.	do	18 août.	200,000	
					287,725	
						487,725
	19,509	Angus, R. B.	do	18		487,725
	3,004	Northcote, H. S.	do	7 sept.	14,725	
				1er oct.	60,375	
						75,100
	19,509	Smith, D. A.	do	18 août.		487,725
	1,950	Boissevain et Cie, A.	do	18		48,750
	975	Blake Frères	do	18		24,375
	1,560	Donaldson, R.	do	15 sept.		39,000
	975	Kennedy, J. S.	do	1er oct.		24,375
	1,365	Tod, J. K.	do	18 août.		34,125
	1,950	James, D. W.	do	17		48,750
	1,950	Osborn, C. J.	do	17		48,750
	390	Northcote, O. H.	do	18		9,750
	780	Trotter, W.	do	17	7,800	
				25 sept.	11,700	
						19,500
	29,264	Morton, Rose et Cie		— août.		731,600
	3,901	Greininger, F.	do	17		97,525
	3,901	Cohen et fils, L	do	17		97,525
	1,268	Sulzback Frères	do	17		31,700
	585	Propper, S.	do	17		14,625
	1,658	De Reinach, J.	do	17		41,450
	780	Kohn, E.	do	17		19,500
	877	De Reinach, O	do	17		21,925
	97	Kolt, C.	do	7		2,425
	390	Finlay, H.	do	17		9,750
	1,365	Springer, M.	do	17		34,125
	1,950	Ephrussi et Cie	do	17		48,750
	5,579	Banque Parisienne	do	17		139,475
	390	Morawitz, C.	do	17		9,750
	975	Grenfell, P. du P.	do	17		24,375
	975	Rose, C. D.	do	17		24,375
	1,755	Cassel, E.	do	17		43,875
	1,950	Elphinston, le très hon. lord	do	17		48,750
	390	Govett, fils et Cie	do	17		9,750
	195	Thomson, A. S.	do	17		4,875
	195	Billitzer, J.	do	17		4,875
	195	Pfiffel, H.	do	17		4,875
	97	Rozenraad, C.	do	17		2,425
	97	Levy, G.	do	17		2,425
	1,950	Schaw, A. S.	do	17		48,750
	390	Morton, Rose et Cie, en fidéicommis	do	17		9,750
	3,905	Van Horne, W. C.	do	17		97,625
	1,001	Réservées	100 p.c.	17		100,000
	21	do	25	17		525
	200,000					5,075,075

RÉPONSE

(PARTIELLE.)

(31*m*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 11 février 1884, demandant :—

(1.) Un état du prix convenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin, ou chemin de fer des Laurentides ; des paiements à ce sujet, avec dates, et des paiements restant encore à faire, intérêt et principal compris.

(2.) Un état détaillé, avec dates, des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en ce qui concerne le stock de la compagnie des Terres du Nord-Ouest canadien ; et au nom de qui il est placé.

(3.) Un état détaillé, avec dates, du paiement fait par la compagnie en ce qui concerne les garanties ou les propriétés du chemin de fer Sud-Est ; les personnes auxquelles il a été fait, et les personnes au nom desquelles les garanties et les propriétés sont placées.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
18 février 1884.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 15 février 1884.

MONSIEUR,—Comme réponse supplémentaire à votre lettre du 12 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les rapports suivants demandés par la Chambre des communes, savoir :—

(1.) Un état du prix convenu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin ou chemin de fer des Laurentides ; et du chemin de fer de Saint-Eustache, des paiements à ce sujet, avec dates.

(2.) Un état détaillé, avec dates, des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien en ce qui concerne le stock de la compagnie des Terres du Nord-Ouest canadien ; et au nom de qui il est placé.

(3.) Un état détaillé, avec dates, du paiement fait par la compagnie en ce qui concerne les garanties ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est.

(4.) Un état détaillé des paiements faits par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'acquisition de la charte de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, et les noms des personnes auxquelles ils ont été faits.

(5.) Un état du prix net reçu par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les trente millions émis à un syndicat, avec les dates des paiements faits à ce sujet ; et le nom des personnes formant ce syndicat, etc. La compagnie n'a jamais été informée du nom des acheteurs à Amsterdam des $15,000,000 d'actions sur les $30,000,000 émis ; non plus que des personnes associées à M. Scott, pour le paiement des deux appels d'actions restant à payer en vertu de la convention syndicale.

(6.) Un état indiquant la date à laquelle ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt-cinq millions, et les dates de paiement des cinq millions de piastres payées à cette fin, et le taux auquel ils ont été payés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

ETAT des paiements faits pour l'achat des chemins da fer des Laurentides et Saint-Eustache, jusqu'au 31 décembre 1883.

		$ cts.
1882.		
6 mars....	Payé à compte sur les obligations.....	27,245 00
7 do	do do	20,000 00
13 do	do do	16,755 00
27 avril....	do do	10,000 00
1er mai.....	do do	166,000 00
17 juin.....	do do	39,000 00
22 juillet..	Payé balance due sur les obligations, moins $100 retenues.....	9,900 00
	Total des paiements en argent.....	288,900 00
	Retenu pour l'achèvement de l'embranchement de Saint-Eustache.....	10,000 00
	Retenu à compte sur les obligations qui ne sont pas encore garanties.....	1,000 00
	Retenu pour satisfaire une réclamation non réglée.....	100 00
	Formant un prix d'achat total de.....	300,000 00

Le chemin de fer des Laurentides a 15 milles de long.
do de St-Eustache a 8 do

Longueur totale.....23 do

NOTE.—Ces deux chemins de fer se raccordent à la ligne-mère à Sainte-Thérèse, entre Montréal et Callander, et lui servent d'auxiliaires.

Etat des paiements faits à la compagnie des terres du Nord-Ouest.

			$ cts.
1882.			
26 sept.....	Paiem. à comp. sur les 1er et 2e appels, £250,000 d'act. en arg..	$ 56,895 56	
	Obligations de concessions de terre, au pair et intérêt.....	185,066 59	
			241,962 15
21 déc.....	Paiement à compte sur le 3e appel		33,869 62
1883.			
12 février.	do de la balance du 3e appel.....		82,797 03
12 do ...	Intér. sur les deux dern. paiem., dep. le 1er mars 1882 jusq. la date du paiem.		1,434 47
26 mars....	Paiement du 4e appel		121,666 66
	Intérêt à compter du 5 février.....		900 00
30 sept.....	Paiement du 5e appel.....		121,666 66
	Proportions des frais d'annonces, etc.....		2,966 75
	(Ce montant reste comme réclam. contre la compag. des terres du Nord-Ouest)		
			612,263 34
	Moins—Dividende.....		12,166 66
			600,096 68

Note.—Ces actions sont inscrites sur les livres de la compagnie au nom d'Osler et Hammond, en fidéicommis.

Etat des paiements faits pour le chemin de fer du Sud-Est.

				$ cts.
1882.				
28 août.....	Paiement sur le billet du chemin de fer du Sud-Est, endossé par B. Barlow, garanti par obligations.....			50,000 00
26 do ...	do	do	do	100,000 00
31 do ...	do	do	do	137,500 00
4 sept. ...	do	do	do	50,000 00
3 oct. ...	do	do	do	20,000 00
6 do ...	do	do	do	30,000 00
19 do ...	do	do	do	10,000 00
27 do ...	do	do	do	40,000 00
6 nov. ...	do	do	do	10,000 00
11 do ...	do	do	do	20,000 00
16 do ...	do	do	do	10,000 00
27 do ...	do	do	do	10,000 00
9 déc. ...	do	do	do	20,000 00
29 do ...	do	do	do	15,000 00
1883.				
2 janv....	do	do	do	15,000 00
7 fév. ...	do	do	do	30,000 00
26 avril ...	do	do	do	50,000 00
25 juill. ...	do	do	do	414,853 31
25 do ...	do	do	do	20,601 64
20 do ...	do	do	do	267,332 40
6 août....	do	do	do	101,521 40
— sept. ...	Avance faite conjointement avec d'autres porteurs d'obligations pour empêcher l'enlèvement des wagons formant partie du matériel roulant de la compagnie du chemin de fer du Sud-Est.....			110,518 59
— oct. ...	Payé la répartition des syndics sur les obligations.....			50,000 00
				1,582,327 34

Note.—Ci-suit le détail des garanties sur lesquelles les avances ci-dessus sont faites :—
Obligations du chemin de fer du Sud-Est, $1,500,000 ; obligations du chemin de fer Montréal, Portland and Boston, $100,000.

Les wagons dont il est parlé plus haut consistent en—350 wagons fermés ; 20 wagons à bestiaux ; 100 wagons plateformes ; 4 wagons pour les bagages ; 16 wagons-poste et à voyageurs, et 1 wagon-cambuse.

ETAT des paiements faits pour le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, jusqu'au 31 décembre 1883.

			$ cts.	$ cts.
1882.				
	Matériaux, main-d'œuvre et approvisionnements fournis.		.....	4,498 73
	Rails d'acier fournis		.....	17,474 80
30 janv. ..	Argent avancé à la compagnie		5,900 00	
16 mai ...	do	do	12,221 89	
29 juill. ...	do	do	5,750 60	
10 août ...	do	do	11,800 00	
9 sept. ...	do	do	21,000 00	
28 do ...	do	do	14,000 00	
26 déc. ...	do	do	16,000 00	
1883.				
5 avril ...	do	do	24,000 00	
8 juin ...	do	do	8,000 00	
7 août ...	do	do	8,000 00	
20 nov. ...	do	do	8,000 00	
				134,672 49
				156,646 02

NOTE.—Cette compagnie n'a fait aucun paiement spécialement applicable à l'acquisition du contrôle de la charte de la compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest. Les actions souscrites dans cette compagnie ont été achetées par des amis de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique; et cette compagnie a fait les avances ci-dessus à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest, dont une petite proportion était censée s'appliquer au paiement des dépenses préliminaires antérieurement faites par la compagnie, et dont le montant ne paraît pas dans les livres de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Avec l'argent avancé comme ci-dessus, la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest a nivelé, pour y poser une double voie, sept milles de chemin de fer et a posé une voie unique en rails d'acier sur toute cette distance; cet argent a aussi servi à payer très cher le droit de passage.

REPONSE

[PARTIELLE.]

(31*o*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 11 février 1884, demandant :—

(1.) Des états détaillés des sommes d'argent payables, et des montants de stock à livrer à la compagnie de construction, au terme de son contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, pour les travaux exécutés en vertu de ce contrat.

(2.) Un état des sommes d'argent payées, avec dates, et des montants de stock livrés, avec dates, à la compagnie de construction, aux termes du contrat.

(3.) Un état indiquant si des sommes d'argent ont été payées à la compagnie de construction au lieu de stock; et, si oui, jusqu'à quel montant; et à quel taux les sommes d'argent ont été substituées au stock pour ces paiements.

(4.) Exposé des raisons pour lesquelles la compagnie de construction a reçu un surplus de $600,000.

(5.) Copie du règlement de comptes et de la décharge entre la compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien lors de la clôture du contrat.

[*Il n'est pas jugé nécessaire d'imprimer la réponse ci-dessus en entier, parce qu'elle est une réponse supplémentaire au No.* 31*k*-3.]

REPONSE

(31*p*.)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 25 janvier 1884 :—

Pour une carte ou des cartes montrant :—

(1.) Le tracé du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'où il a été approuvé ou construit ;

(2.) Le tracé jusqu'où il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé ;

(3.) Le tracé de tout embranchement construit et de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis ;

(4.) Les terres mises en réserve pour la compagnie mais non encore cédées ;

(5.) Les terres cédées ;

(6.) Les terres demandées mais non encore mises en réserve.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
3 mars 1884.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

REPONSE

(31*g*.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 30 janvier 1884 ; demandant copie de toute convention intervenue entre le gouvernement et les entrepreneurs de la section B du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, au sujet du transfert à cette dernière du contrat pour la dite section B, et copie de tous ordres en conseil mettant à effet telle convention. Aussi, copie du rapport des ingénieurs chargés de mesurer de nouveau les travaux exécutés sur la dite section avant le dit transfert, et du rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet. Aussi, copie de toute correspondance et arrangements avec les dits entrepreneurs touchant le mesurage et la classification des travaux sur la dite section, ou la compensation pour le transfert du dit contrat ou pour le droit de circulation sur la dite portion du chemin de fer pendant la construction, et de tous ordres en conseil se rapportant à aucune de ces matières. Aussi, un état détaillé, avec dates et montants, de tous paiements faits aux dits entrepreneurs ou à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, à compte du dit contrat.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat, 3 mars 1884.

OTTAWA, 6 juin 1882.

MONSIEUR,—Comme nous avons maintenant terminé la pose des rails sur la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, et que nous comprenons que le gouvernement désire l'utiliser de suite pour l'avantage du trafic public entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, bien que nous ayions droit, aux termes de notre contrat, de nous en servir exclusivement jusqu'au 1er juillet 1883, pour le remplissage et le ballastage et pour l'achèvement des travaux, nous prenons la liberté de vous soumettre respectueusement les bases suivantes d'un arrangement pour l'usage de la ligne dans l'intervalle.

1. Nous fournirons pour les trains directs, les locomotives et la traction propres au service public, sur notre section entre la rivière de l'Aigle et le Portage-du-Rat, circulant d'après un tableau horaire fixé de temps à autre et disposé de manière que les trains passent autant que possible de nuit sur notre section.

2. Le gouvernement fournira les wagons pour les marchandises et pour les voyageurs, et devra les maintenir en bon état.

3. Nous nous tiendrons responsables de toute négligence de la part de nos employés, mais non pas des délais ou accidents provenant de l'affaissement des remblais, des constructions en bois ou en chevalets temporaires aux endroits où se fait le remplissage.

4. Nous recevrons une part au prorata de tous les gains provenant du transport des marchandises et des voyageurs, en proportion du prix d'entier parcours entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg.

5. Comme l'usage de notre ligne par le trafic public nous forcera d'abandonner complètement tout travail de nuit pour l'achèvement de notre contrat et nuira sérieusement aussi à votre travail de jour, nous nous attendrons à une prolongation raisonnable de temps pour achever complètement les travaux entrepris par votre contrat ; et dans le cas où il nous surviendrait des pertes par le fait que notre travail de jour serait retardé par le passage des trains publics sur notre section, on les prendra en considération et on les allouera dans l'arbitrage déjà prévu par l'arrêté du conseil.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

A l'honorable SIR CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 26 juin 1882

MONSIEUR,—La lettre de messieurs Manning, McDonald, McLaren et Cie, en date du 27 du courant, au sujet du service des trains entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport qu'aux termes du contrat fait avec ces messieurs, il est stipulé que les lisses devaient être posées et la voie propre au passage des trains à la date du 1er juillet 1882, et je suis heureux de pouvoir faire rapport qu'ils ont rempli les conditions de leur contrat à tel point que les lisses étaient posées d'une extrémité à l'autre à la date du 19 du courant, et je crois parfaitement que leur ligne sera prête pour le passage des trains directs le 1er du mois prochain. Je suis surpris qu'ils soulèvent aujourd'hui pour la première fois des objections quant au droit du gouvernement de se servir du chemin pour le trafic direct, et ils ont à maintes reprises reconnu le droit du gouvernement d'en faire usage.

Quant à l'accomplissement du service, je suis parfaitement d'opinion qu'il est de l'intérêt des entrepreneurs des diverses sections sur lesquelles passeront les trains, d'établir le service, et je recommande fortement qu'on leur permettent, suivant les règlements ordinaires du trafic d'échange, chacun d'eux étant responsable de son propre service, et recevant pour cela au prorata du parcours, une rémunération sur le trafic des voyageurs, du fret et de l'express, et payant les taux de parcours ordinaires sur les wagons de fret et de voyageurs.

Une proposition comme celle que ces messieurs ont faite avec des conditions comme celles qu'ils proposent, rejetteraient tout le fardeau de la responsabilité et de la perte sur le gouvernement, et donnerait tous les avantages et les bénéfices du service aux entrepreneurs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Par télégraphe de Barclay, Man., au ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 1er septembre 1882.

Pour éviter toutes les complications futures avec Manning, McDonald, McLaren et Cie, au sujet du service des trains et du trafic sur notre section, nous avons pris des arrangements avec eux pour leur céder nos travaux, et la laisser compléter ce qui est pratiquement fini. Notre arrangement avec eux est sujet à votre approbation.

PURCELL ET CIE, par THOMAS MARSH.

Par télégraphe du Portage du-Rat, Man., à l'honorable J. H. Pope, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 1er septembre 1882.

Nous nous sommes arrangés avec Purcell et Cie pour finir la section A et recevoir le transfert de leur contrat, leur boni excepté—sauf votre approbation. Nous avons fait cela pour empêcher des complications et pour terminer les travaux sans retard. Nous livrerons le chemin au trafic public le 15 du courant. Nous prenons possession aujourd'hui.

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 10 septembre 1882.

MON CHER M. POPE,—Vous trouverez ci-inclus une lettre de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, qui je crois s'accorde avec la conversation que j'ai eue avec vous au sujet de l'exploitation du chemin. J'ai vu M. Caddy, qui m'informe que dans une couple de semaines le chemin sera d'un bout à l'autre en état de permettre la circulation. Il y a des voies d'évitement à chacune des stations de la ligne et j'en fait construire deux à Prince-Arthur's-Landing. M. Caddy m'informe que le service de l'eau n'est pas tout à fait complet, les entrepreneurs de la section B ayant défendu aux hommes de M. Gooderham de travailler sur cette section. Ces messieurs auraient dit suivant lui qu'ils feraient voir au gouvernement qu'il n'a pas le droit d'envoyer d'autres entrepreneurs travailler dans les limites de cette section tant qu'ils n'auront pas terminé leurs travaux. Je suis surpris de la chose, et me propose d'en parler à M. McDonald quand je le verrai, mercredi prochain. M. Caddy doit certainement se tromper bien qu'il se dise tout à fait sûr. Sauf le défaut du service d'eau sur ces vingt-cinq milles, je présume, puisque M. Caddy rapporte qu'il en est ainsi, que la ligne sera en assez bon état pour permettre la circulation dans une couple de semaines. Néanmoins, je crains que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie n'entreprennent là un service pour lequel ils ne sont pas préparés, et qui pourrait bientôt nuire considérablement à leurs travaux de construction. Depuis, il me semble que le manque de wagons fermés sera un embarras sérieux pour le directeur de la circulation. Veuillez ne pas oublier qu'il ne saurait être question d'un emprunt du chemin de fer Intercolonial, attendu que celui ci en a guère assez pour son propre usage, et qu'il se prépare en ce moment à se mettre en état pour le service de l'automne et de l'hiver. Ces messieurs paraissent pleins d'enthousiasme pour l'exploitation et se disent déterminés a surmonter toutes les difficultés.

Je pars à 7 heures demain matin pour parcourir la ligne sur un wagon à bras.

Bien à vous,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, PRINCE-ARTHUR'S-LANDING,
BUREAU DES ENTREPRENEURS, SECTION B, 9 septembre 1882.

CHER MONSIEUR,—Nous avons eu ce matin une entrevue avec M. Schreiber, qui nous a expliqué les conditions sous lesquelles le gouvernement nous permettra d'exploiter le chemin entre la Baie-du-Tonnerre et le Portage-du-Rat jusqu'au 1er mai prochain, savoir : que l'échelle des prix ne dépassera pas les chiffres ci-dessous pour les marchandises ci-après énumérées :

Base de l'échelle des prix—pour 400 milles.

Houille	$4.00 par tonneau.
Bois de service (Basé sur la feuille de classification du C. C. P.)	$55.00 par wagon.
Farine	68c. par baril.
Grain	34c. par 100 livres.
Sel	$1.00 par baril.
Animaux	$90.00 par wagon.

Que le gouvernement ne permet pas le transport des voyageurs.

Que nous entretiendrons comme il faut la voie et les travaux à nos propres frais, sauf toutefois que l'enlèvement des traverses et des ponts pourris sera entrepris et payé par le gouvernement. Que nous offrons d'entreprendre le service dans ces conditions, pourvu toutefois que les prix mentionnés plus haut soient ceux sur lesquels sera basée la part du chemin du Pacifique ; et qu'autrement nous aurons droit aux mêmes avantages que la compagnie sous le rapport des prix.

M. Schreiber a expliqué à M. Marks et à nous que vous approuveriez que nous entreprenions de terminer les travaux de l'entreprise 41 pour MM. Purcell et Cie, et les deux sociétés ont déclaré à M. Schreiber qu'elles sont satisfaites.

Dans une couple de semaines, la voie sera en état de permettre la circulation.

Nous sommes, cher monsieur, vos très obéissants serviteurs,

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

A l'honorable J. H. POPE,
Faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux.

Par le télégraphe de Winnipeg, Manitoba, à l'honorable J. H. Pope.

OTTAWA, 15 septembre 1882.

MONSIEUR,—Je n'ai rien fait, au sujet de la circulation, que ce qui est mentionné dans la lettre que je vous ai adressée. Les sections 10 et 25 sont en assez bon état. Partie de la section A en mauvais état. La section B est en bon état. La circulation pourrait se faire tout de suite, mais les rails en souffriraient. Si les travaux sont poussés avec vigueur, le chemin pourrait être en assez bon état dans trois semaines environ. Les entrepreneurs n'ont pas de wagons couverts pour le transport des marchandises périssables, et si le chemin est exploité, ce devrait être à la condition que le matériel destiné à la construction ne soit pas détourné de cette fin. J'apprends qu'on a l'intention de commencer l'exploitation ce soir ; je suppose que c'est avec votre autorisation.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

OTTAWA, 16 septembre 1883.

Reçu votre dépêche télégraphique du 15. Avant votre départ, je vous ai donné pleine autorisation d'arrêter avec les entrepreneurs tout arrangement que vous approuveriez pour la circulation de trains de marchandises sur la voie à l'ouest de la Baie-du-Tonnerre.

Ces arrangements pourront être mis à effet aussitôt que la chose sera possible, pourvu qu'elle n'entraîne pas trop de dommage pour les rails. Il n'a pas été donné d'autorisation à d'autre qu'à vous à ce sujet.

M. Van Horne m'a fait savoir il y a quelque temps que la compagnie du chemin de fer du Pacifique pourrait fournir des wagons fermés. Il doit être bien entendu que les travaux ne doivent aucunement souffrir de l'exploitation du chemin, et de plus, qu'à compter du 1er mai prochain, la compagnie devra avoir tous les avantages nécessaires pour l'exploitation du chemin.

J. H. POPE,
Faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux.

C. SCHREIBER, Winnipeg.

OTTAWA, 19 septembre 1883.

MONSIEUR,—Je suis chargé par M. Pope, faisant fonction de ministre, de confirmer par lettre la dépêche qu'il vous a adressée lui-même, le 16, en réponse à la vôtre de la veille, au sujet de la circulation sur le chemin à l'ouest de la Baie du-Tonnerre.

Je dois dire qu'avant votre départ, il vous a donné pleine autorisation d'arrêter avec les entrepreneurs, MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, tout arrangement que vous approuveriez pour la circulation de trains de marchandises; de plus, qu'à condition que l'on prenne les précautions nécessaires pour que les rails ne souffrent pas trop de la circulation de ces trains dans les conditions où se trouve la voie, les arrangements pour la circulation pourront être mis à effet aussitôt que la chose sera possible.

M. Van Horne a définitivement consenti pour la compagnie à fournir les wagons fermés nécessaires, mais à condition expresse que les travaux ne seront pas retardés par l'exploitation du chemin, et qu'à compter du premier jour de mai, la compagnie aura tous les avantages nécessaires pour l'exploitation du chemin, selon l'entente verbale qu'il y a eue entre les entrepreneurs et la compagnie.

Je dois ajouter qu'il n'a pas été donné d'autorisation à d'autre qu'à vous relativement aux arrangements pour l'exploitation de la voie.

Je prends la liberté de vous prier de bien vouloir remettre à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, la lettre ci-incluse relative à ce sujet.

Je dois vous dire, de plus, que le ministre est d'avis que l'arrangement par lequel les entrepreneurs s'obligeront de donner à la compagnie les avantages nécessaires pour l'exploitation du chemin, à compter du premier mai prochain, devrait être par écrit.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, C. C. P., Winnipeg.

OTTAWA, 19 septembre 1882.

MESSIEURS,—Votre proposition, en date du 26 juin dernier, demandant l'autorisation d'exploiter la voie à l'ouest de la Baie-du-Tonnerre, a été examinée, ainsi que votre lettre du 9 du courant,

Je suis chargé par M. Pope, faisant fonction de ministre, de vous dire que la proposition contenue dans votre lettre du 26 juin, n'est pas de nature à être acceptée. Quant à votre seconde lettre, celle du 9 courant, je dois dire que votre nouvelle proposition semble reconnaître qu'il serait impossible pour le gouvernement de permettre plus que le transport des marchandises, et qu'en outre, comme la permission d'exploiter le chemin dans l'état où il se trouve serait fort préjudiciable aux rails, etc., et que le gouvernement ne pourrait en prendre la responsabilité, il vous appartiendrait d'entretenir la voie et les travaux en bon état.

Vu les circonstances, le gouvernement a décidé qu'à certaines conditions, parmi lesquelles, celles qui précèdent comptent pour beaucoup, la permission que vous demandez de vous servir du chemin, pourra vous être accordée jusqu'au 1er mai prochain, date à laquelle, d'après une entente verbale qui a eu lieu avec vous et avec la compagnie du chemin du Pacifique, le chemin devra être transporté à la compagnie pour être exploité par elle.

En conséquence M. Schreiber a été autorisé à arrêter avec vous les arrangements qu'il approuvera pour la circulation de trains de marchandises entre la Baie-du-Tonnerre et le Portage-du-Rat.

M. Van Horne a de plus consenti verbalement, à fournir les wagons fermés nécessaires pour l'exploitation.

Il devra cependant être distinctivement entendu, comme condition de tout arrangement que la poursuite des travaux ne devra aucunement souffir de votre exploitation du chemin, et que la compagnie devra avoir tous les avantages nécessaires pour l'exploitation à compter du 1er mai prochain.

Je suis, messieurs, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

MM. MANNING, McDONALD, McLAREN ET Cie, Prince-Arthur's-Landing.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 29 septembre 1882.

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus une copie d'une lettre que j'ai adressée le 18 septembre à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, au sujet de l'exploitation du chemin du Pacifique entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, 18 septembre 1882.

MESSIEURS,—J'apprends que vous expédiez demain un convoi d'exploitation sur la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat, et que vous vous proposez de continuer ce service régulièrement au moyen de trois convois par semaine dans chaque direction. Vous devez comprendre que vous agissez ainsi sans l'autorisation du département des chemins de fer et canaux. L'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux m'autorise par dépêche télégraphique en date du 16 courant, à vous permettre de faire l'exploitation de la voie aux conditions énoncées dans la lettre que vous lui avez adressée, et aussi à la condition expresse que la poursuite des travaux d'achèvement ne sera pas retardée par votre exploitation du chemin, et de plus que tous les avantages nécessaires seront donnés à la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exploitation du chemin à compter du 1er mai prochain.

Quand j'aurai reçu de vous une lettre me disant que vous êtes prêts à vous conformer à ces conditions, je vous donnerai l'autorisation nécessaire pour l'exploitation du chemin, pourvu que la rapidité des trains ne dépasse pas quinze milles à l'heure entre Prince Arthur's-Landing et Taché, huit milles à l'heure entre Taché et la rivière à l'Aigle, et dix-huit milles à l'heure sur la partie de la voie appartenant à l'entreprise B, et que les trains passent les ponts temporaires avec précaution et sans secousses.

M. Pope dit que M. Van Horne lui a fait savoir il y a quelque temps que la compagnie du chemin de fer du Pacifique pourrait fournir les wagons fermés nécessaires.

Je suis, messieurs, sincèrement à vous,

C. SCHREIBER.

MM. MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE, Portage-du-Rat.

Mémoire.

OTTAWA, 29 septembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'un rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 29 courant a été reçu, et que d'après ce rapport, la division de ce chemin qui s'étend de Prince-Arthur's-Landing au Portage-du-Rat, bien que loin d'être terminée, est assez avancée pour être dans un état à per-

mettre suivant lui, la circulation de trains d'entier parcours d'une rapidité de quinze milles à l'heure entre Prince-Arthur's-Landing et Taché, de huit milles à l'heure entre Taché et la rivière à l'Aigle, et de dix-huit milles à l'heure entre la rivière à l'Aigle et le Portage-du-Rat, sans faire un trop grand dommage aux rails.

Que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section B, ont demandé verbalement la permission d'exploiter cette division du chemin, et, vu qu'ils sont tenus de faire circuler de lourds convois dans l'intérêt de leurs travaux sur la section B et sur la section A, et d'employer un grand nombre de locomotives et de wagons, il est important, s'il y a lieu de faire circuler des convois de marchandises sur le parcours de cette division dans le cours de cette saison, que la circulation de ces convois d'exploitation soit sous le même contrôle que celle des trains de construction.

Le soussigné recommande donc qu'il soit permis à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie de faire le commerce du transport des marchandises sur le parcours de la division sans dépasser les limites de rapidité ci-dessus mentionnées, aux conditions suivantes :

1. La permission ne s'applique qu'au transport des marchandises, à l'exclusion des voyageurs.

2. Les chiffres suivants formeront le maximum des prix de transport pour les marchandises ci-dessous mentionnées.

Pour une distance de 400 milles—

Houille	$ 4.00	par tonneau.
Bois de service	55.00	par wagon.

(Basé sur la classification du chemin canadien du Pacifique.)

Farine	68	cts.	par baril.
Grain	34	"	100 livres.
Sel	$1.00	"	baril.
Animaux	$.90.00	"	wagon.

Telle sera la base sur laquelle sera établie l'échelle des prix par mille.

3. Que les travaux de construction dont sont chargés ces entrepreneurs ne devront aucunement souffrir et devront être poussés avec vigueur et terminés selon les contrats.

4. Que le 1er juillet 1883 le droit d'exploitation qu'il est question d'accorder, cessera, et que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie s'en désisteront, et dès lors donneront tous les avantages possibles pour l'exploitation du chemin.

5. Que les deux sections A et B, seront, le 1er juillet 1883, laissées dans un état d'achèvement complet et en parfaite condition de circulation, selon que spécifié dans les contrats.

6. Que la ligne entre Prince-Arthur's Landing et la rivière des Anglais (sections 15 et 25) sera laissée au 1er juillet 1883, à la satisfaction de l'ingénieur, en aussi bonne condition qu'elle pourra être lorsque les hommes aujourd'hui employés par le gouvernement a poser la voie se seront retirés.

7. Que la voie, les bâtiments et les autres travaux seront entretenus dans un parfait état aux frais de MM. Manning et Cie.

Le soussigné recommande qu'il soit autorisé à arrêter avec MM. Manning et Cie une convention basée sur les conditions ci-dessus.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, faisant fonction de
ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 30 septembre 1882.

Vu un mémoire du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, en date du 29 septembre 1882, représentant qu'un rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 20 courant a été reçu et que

d'après ce rapport la division de ce chemin qui s'étend de Prince-Arthur's-Landing au Portage-du Rat, bien que loin d'être terminée est assez avancée pour être dans un état à permettre suivant lui la circulation de trains d'entier parcours d'une rapidité de quinze milles à l'heure entre Prince-Arthur's-Landing et Taché, de huit milles à l'heure entre Taché et la rivière à l'Aigle, et de dix-huit milles à l'heure entre la rivière à l'Aigle et le Portage du-Rat, sans faire un trop grand dommage aux rails.

Le ministre représente que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section B, ont demandé verbalement la permission d'exploiter cette division du chemin, et, vu qu'ils sont tenus de faire circuler de lourds convois dans l'intérêt de leurs travaux sur la section B et sur la section A, et d'employer un grand nombre de locomotives et de wagons, il est important, s'il y a lieu de faire circuler des convois de marchandises sur le parcours de cette division dans le cours de cette saison, que la circulation de ces convois d'exploitation soit sous le même contrôle que celle des trains de construction.

Le ministre recommande donc qu'il soit permis à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie de faire le commerce du transport des marchandises sur le parcours de la division sans dépasser les limites de rapidité ci-dessus mentionnées, aux conditions suivantes :

1. La permission ne s'applique qu'au transport des marchandises, à l'exclusion des voyageurs.

2. Les chiffres suivants formeront le maximum des prix de transport pour les marchandises ci-dessus mentionnées.

Pour une distance de 400 milles—

Houille	$4.00	par tonneau.
Bois de service	55.00	par wagon.

(Basé sur la classification du chemin canadien du Pacifique.)

Farine	68 cts	par	baril.
Grain	34 "	"	100 livres.
Sel	$ 1.00	"	baril.
Animaux	90.00	"	wagon.

Telle sera la base sur laquelle sera établie l'échelle des prix par mille.

3. Que les travaux de construction dont sont chargés les entrepreneurs ne devront aucunement souffrir et devront être poussés avec vigueur et terminés selon les contrats.

4. Que le 1er juillet 1883 le droit d'exploitation qu'il est question d'accorder, cessera, et que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie s'en désisteront et dès lors donneront tous les avantages possibles pour l'exploitation du chemin.

5. Que les deux sections A et B, seront, le 1er juillet 1883, laissées dans un état d'achèvement complet et en parfaite condition de circulation selon que spécifié dans les contrats.

6. Que la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais (sections 15 et 25) sera laissée au 1er juillet 1883, à la satisfaction de l'ingénieur, en aussi bonne condition qu'elle pourra être lorsque les hommes aujourd'hui employés par le gouvernement à poser la voie se seront retirés.

7. Que la voie, les bâtiments et les autres travaux seront entretenues dans un parfait état aux frais de MM. Manning et Cie.

8. Le ministre recommande qu'il soit autorisé à arrêter avec MM. Manning et Cie une convention basée sur les conditions ci-dessus.

Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 24 mars 1883.

MONSIEUR,—Comme entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, division de la Baie-du-Tonnerre, et ayant entrepris aussi selon l'entente

avec le gouvernement, l'achèvement de la section A, et ayant, aux termes de notre contrat pour la section B, et de l'arrangement conclu avec vous, droit d'exploiter le chemin de Prince-Arthur's-Landing au Portage-du-Rat jusqu'au 1er juillet prochain, nous avons aujourd'hui l'honneur de vous écrire relativement à l'état des travaux de notre entreprise proprement dite et de ceux dont nous nous sommes chargés par l'arrangement ci-haut mentionné, ainsi qu'au montant de l'ouvrage restant à terminer et aux arrangements à faire pour l'exploitation du chemin pendant la saison prochaine, en vue du commerce considérable que l'on attend et que le gouvernement désire, croyons-nous, favoriser autant que pourra le permettre l'état du chemin et les travaux restants à faire pour le terminer.

Au commencement de mai, aussitôt après l'ouverture de la navigation, il y aura sans doute affluence de voyageurs et de marchandises. Afin de suffire à ce mouvement il est nécessaire que nous nous procurions sans délai et à de grands frais, de nouvelles locomotives et un surcroît de matériel roulant, et nous arranger, en construisant des chevalets et des ponts temporaires et en dépensant de nouvelles sommes sur le chemin même, de façon à ce que le service du transport puisse se faire sans nuire à nos travaux d'achèvement.

Si le contrôle du chemin et son exploitation sont transférés au gouvernement ou à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au 1er juillet, nous nous trouverons à en souffrir grandement en terminant ce qui nous restera à faire de nos travaux, vu l'impossibilité qu'il y aurait pour des trains de construction et des trains d'exploitation de circuler avec sûreté et avantage sous deux contrôles différents. Il nous restera encore au 1er juillet quelque chose à faire, mais relativement peu, pour terminer nos travaux sur la section B, et cela en conséquence de différents délais que nous avons subis et que nous avons dus à différentes causes qu'il n'est pas nécessaire de mentionner ici, et en partie par suite des efforts que nous avons faits pour nous conformer aux désirs du gouvernement en ouvrant le chemin à la circulation avant d'avoir terminé nos travaux.

Il ne serait pas de notre intérêt de faire les dépenses nécessaires pour suffire au mouvement du printemps et d'être empêchés de pousser notre entreprise à fin, si nous devons être forcés de transférer l'exploitation du chemin au 1er juillet.

Nous avons donc l'honneur d'attirer votre attention sur les considérations ci-dessus, en espérant qu'elles conduiront à quelque arrangement équitable, par lequel nous continuerions à avoir la charge du chemin jusqu'à la fin de la saison, et alors nous nous procurerions immédiatement le matériel voulu et prendrions les autres mesures nécessaires pour faire face au trafic, ou bien on nous releverait au 1er mai de toute notre entreprise, à des conditions justes et raisonnables, considérant la valeur de notre outillage et de notre matériel ainsi que le prix de revient et le profit à faire sur l'ouvrage qui reste à terminer et qui peut être conduit avec beaucoup plus d'avantage par quiconque aura l'exploitation du chemin.

Notre désir est de nous conformer en cela aux vœux du gouvernement et de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, et de débattre les conditions de tout arrangement équitable qui pourrait être suggéré.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

McDONALD, McLAREN ET CIE.

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 27 mars 1883.

MONSIEUR,—Suivant que j'en ai été chargé, j'ai l'honneur de faire rapport sur la lettre de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, en date du 24 mars courant, au sujet de l'exploitation du chemin du Pacifique entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat, en ce qu'elle nuit aux travaux de construction sur la section 42 B de ce chemin. Je dois dire d'abord qu'il n'est pas à ma connaissance que ces messieurs aient conclu comme ils le disent un arrangement avec le gouvernement pour l'achèvement des travaux de construction de la section 41 A; et comme il n'est pas d'usage

que de tels arrangements soient conclus sans que j'en sache quelque chose, j'ai peine à croire que pareille convention existe; je ne sache pas non plus que le contrat d'entreprise 42 B donne à ces messieurs le droit d'exploiter le chemin entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat. J'ai relu le contrat, et je n'y trouve pas de pareille clause.

Qu'ils aient le privilège en vertu d'un arrangement spécial conclu avec le gouvernement d'exploiter le chemin à certaines conditions jusqu'au 1er juillet prochain 1883, à la bonne heure.

Pour terminer l'entreprise 42 B, il reste encore à faire environ $300,000 d'ouvrage, et comme il n'est pas probable que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie puisse commencer leurs opérations avec avantage avant la première semaine de juin prochain, on peut compter, je crois, que toute la saison favorable sera absorbée par les travaux ; de là sans doute leur désir de faire définir leur position relativement à l'exploitation.

J'admets facilement que l'exploitation doit naturellement nuire aux travaux de construction, et je suis de leur avis lorsqu'ils disent qu'il serait très préjudiable que le contrôle des trains de construction et des trains d'exploitation ne fût pas entre les mêmes mains. Il en résulterait sans aucun doute des retards dans l'achèvement des travaux de construction, ces travaux coûteraient davantage, et la circulation des trains serait plus sujette à des accidents, qui pourraient entraîner la destruction de propriété et pertes de vie. Il ne peut donc selon moi y avoir de doute que les travaux de construction et l'exploitation du chemin devraient être sous un même contrôle.

C'est aussi mon opinion que le mouvement des voyageurs et des marchandises sera très considérable pendant la saison prochaine, et il faudra beaucoup de matériel roulant pour y suffire ; cela ne vaudrait guère la peine pour eux de se procurer le matériel roulant nécessaire pour une exploitation d'un mois ou deux, et ils ont parfaitement raison de croire que la compagnie du Pacifique est plutôt qu'eux en état de faire face à la situation de façon à satisfaire le public et le gouvernement.

Je suis donc fermement d'avis qu'il serait de l'avantage de tout le monde que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique se chargeât de l'exploitation du chemin.

Quant à l'achèvement des travaux de construction, je crois en avoir dit assez pour convaincre l'honorable ministre que l'achèvement de cette entreprise devrait être confié à ceux qui auront le contrôle de l'exploitation, que ce soient le gouvernement, la compagnie du chemin de fer du Pacifique ou MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie.

Je pense que ni le gouvernement ni MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, ne sont en état de s'en acquitter, et je n'ai pas de doute qu'il serait à l'avantage de la compagnie du Pacifique d'entreprendre cette exploitation, ainsi que dans l'intérêt du gouvernement de la leur conférer en même temps que le soin de terminer l'entreprise s'il peut être conclu à cette fin un arrangement satisfaisant.

Eu égard à ces considérations, si comme je l'imagine, la compagnie du chemin de fer du Pacifique désire exploiter le chemin à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing, il serait beaucoup mieux je crois de conclure avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie un arrangement juste et raisonnable les relevant de leur entreprise, et d'en charger la compagnie du chemin du Pacifique. Ce que j'ai dit plus haut explique assez clairement pourquoi je recommande cette solution de la difficulté plutôt que de prolonger le temps fixé pour l'achèvement du chemin par MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, et ces messieurs semblent partager mon opinion.

Je recommande donc que si la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique est, comme je crois, disposée à exploiter le chemin entre Prince Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat, et à terminer les travaux de construction aux prix estimés et basés sur les prix accordés aux entrepreneurs, MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie soient relevés de leur entreprise à des conditions justes et raisonnables, et que l'arrêté du conseil du 28 mars 1881 soit mis à exécution, sans délai, pour

disposer de toute matière non réglée entre MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie et le gouvernement au sujet de l'exécution de leur entreprise,

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 28 mars 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter, qu'aux termes d'un contrat en date du 6 septembre 1879, MM. Manning, McDonald, McLaren et compagnie, entrepreneurs de la section du chemin de fer canadien du Pacifique connue sous le nom de section B ou entreprise 42, entre la rivière à l'Aigle et le Portage-du-Rat, sont tenus de terminer cette entreprise au 1er juillet 1883,

Que par un arrêté du conseil du 10 septembre 1882, ces entrepreneurs ont obtenu le prévilège d'exploiter le chemin en y faisant le transport des marchandises, sur tout le parcours de Prince-Arthur's-Landing au Portage-du-Rat, jusqu'au 1er juillet 1883. Ce privilège leur a été accordé à cause de la nécessité qu'il y avait de faire face à un certain mouvement de marchandises, et des difficultés qu'auraient rencontrées dans l'exploitation d'un chemin non terminé, tous autres que les entrepreneurs chargés de la construction.

Qu'il a été reçu une lettre datée du 24 courant, dans laquelle les entrepreneurs font voir la nécessité qu'il y a de faire à l'avance des arrangements pour le service de transport sur la ligne pendant la saison prochaine.

Que les entrepreneurs représentent qu'à l'ouverture de la navigation on doit s'attendre à un mouvement considérable de voyageurs et de marchandises, et que pour y suffire il leur faudrait à grands frais se procurer le matériel nécessaire, et que s'ils étaient tenus d'abandonner l'exploitation du chemin au 1er juillet, non seulement cette exploitation ne leur rapporterait aucun profit, mais ils se trouveraient dans des conditions très désavantageuses pour terminer ce qui leur restera à faire de leurs travaux. Ils demandent en conséquence qu'il soit pris des arrangements de nature à faire face à ces difficultés.

Que la chose ayant été référée à l'ingénieur en chef du gouvernement, celui-ci a fait rapport en date du 27 courant qu'il reste encore à faire environ $300,000 d'ouvrage; qu'il est probable que ces travaux occuperont toute la saison prochaine; que le service du transport nuira considérablement aux travaux de construction, et que vu les délais, les frais et les dangers qui en résulteraient, il est de toute importance que l'exploitation et la construction du chemin ne soient pas sous différents contrôles; qu'il est probable que les entrepreneurs ne se trompent pas en comptant sur un mouvement considérable de voyageurs et de marchandises pour la saison prochaine, et que ce ne serait pas la peine pour eux de faire les frais nécessaires pour suffire à ce mouvement, pour un mois ou deux d'exploitation. L'ingénieur en chef pense, de plus, que ni MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie ni le gouvernement ne sont en état de s'acquitter du service voulu, et que ce serait grandement à l'avantage de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en même temps que dans l'intérêt public, qu'il fût conclu avec cette compagnie un arrangement satisfaisant, par lequel elle se chargerait de terminer les travaux confiés à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, et le gouvernement lui transférerait pour être exploitée la partie du chemin qui se trouve entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat. Eu égard à ces considérations, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant d'un autre côté, en vertu de son contrat, droit de compter sur le transfèrement de cette section au 1er juillet 1883, date fixée pour son achèvement lorsqu'elle fut entreprise, le soussigné recommande qu'il soit autorisé à s'entendre avec la compagnie et les entrepreneurs pour régler cette question.

Il recommande de plus, vu qu'envertu d'un arrêté du conseil du 28 mars 1881, il a été autorisé à soumettre à la Commission composée de trois arbitres un certain nombre de réclamations de MM. Manning et Cie et de questions en litige entre eux et le gou-

vernement, que cette autorisation s'étende aux autres réclamations et questions survenues depuis lors.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 2 avril 1883.

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 28 mars 1883, représentant qu'aux termes d'un contrat en date du 6 septembre 1879, MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section du chemin de fer canadien du Pacifique connue sous le nom de section B, ou entreprise 42, entre la Rivière-à-l'Aigle et le Portage-du-Rat, sont tenus de terminer cette entreprise au 1er juillet 1883, et que par un arrêté du conseil du 30 septembre 1882, ces entrepreneurs ont obtenu le privilège d'exploiter le chemin en y faisant le transport des marchandises, sur tout le parcours de Prince Arthur's-Landing au Portage-du-Rat, jusqu'au 1er juillet 1883. Ce privilège leur a été accordé à cause de la nécessité qu'il y avait de faire face à un certain mouvement de marchandises, et des difficultés qu'auraient rencontrées dans l'exploitation d'un chemin non terminé, tous autres que les entrepreneurs chargés de sa construction.

Le ministre représente qu'il a été reçu une lettre datée du 24 courant, dans laquelle les entrepreneurs font voir la nécessité qu'il y a de faire à l'avance des arrangements pour le service de transport sur la ligne pendant la saison prochaine ; et que les entrepreneurs représentent qu'à l'ouverture de la navigation on doit s'attendre à un mouvement considérable de voyageurs et de marchandises, et que pour y suffire il leur faudrait à grands frais se procurer le matériel nécessaire, et que s'ils étaient tenus d'abandonner l'exploitation du chemin au 1er juillet, non-seulement cette exploitation ne leur rapporterait aucun profit, mais ils se trouveraient dans les conditions très-désavantageuses pour terminer ce qui leur restera à faire de leurs travaux. Ils demandent en conséquence qu'il soit pris des arrangements de nature à faire face à ces difficultés.

Le ministre représente de plus que la chose ayant été référée à l'ingénieur en chef du gouvernement, celui-ci a fait rapport en date du 27 courant qu'il reste encore à faire environ $300,000 d'ouvrage ; qu'il est probable que ces travaux occuperont toute la saison prochaine ; que le service du transport nuira considérablement aux travaux de construction, et que vu les délais, les frais et les dangers qui en résulteraient, il est de toute importance que l'exploitation et la construction du chemin ne soient pas sous différents contrôles ; qu'il est probable que les entrepreneurs ne se trompent pas en comptant sur un mouvement considérable de voyageurs et de marchandises pour la saison prochaine, et que ce ne serait pas la peine pour eux de faire les frais nécessaires pour suffire à ce mouvement, pour un mois ou deux d'exploitation.

L'ingénieur en chef pense, de plus, que ni MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie ni le gouvernement ne sont en état de s'acquitter du service voulu, et que ce serait grandement à l'avantage de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, en même temps que dans l'intérêt public, qu'il fût conclu avec cette compagnie un arrangement satisfaisant, par lequel elle se chargerait de terminer les travaux confiés à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, et le gouvernement lui transférerait pour être exploitée la partie du chemin qui se trouve entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du Rat. Eu égard à ces considérations, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant d'un autre côté, en vertu de son contrat, droit de compter sur le transfèrement de cette section au 1er juillet 1883, date fixée pour son achèvement lorsqu'elle fut entreprise, le ministre recommande qu'il soit autorisé à s'entendre avec la compagnie et les entrepreneurs pour régler cette question.

Il recommande de plus, vu qu'en vertu d'un arrêté du conseil du 28 mars 1881, il a été autorisé à soumettre à la Commission composée de trois arbitres un certain nombre de réclamations de MM. Manning et Cie et de questions en litige entre eux et le gou-

vernement, que cette autorisation s'étende aux autres réclamations et questions survenus depuis lors.

Le comité approuve les recommandations ci-dessus et les soumet à l'approbation de Son Excellence, et il est entendu que toutes les négociations qui se feront avec la compagnie et les entrepreneups seront sujettes à l'approbation de Votre Excellence en conseil.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, avril 1883.

MONSIEUR,—Au sujet de la lettre que nous vous avons adressée le 24 du mois dernier, et des entrevues que nous avons depuis eues avec vous et l'ingénieur en chef relativement à notre abandon de notre entreprise de la section B et l'exploitation du chemin de Prince-Arthur's-Landing au Portage-du-Rat au 1er mai, et conformément à la demande que vous nous avez faite d'énoncer aussi explicitement que possible les conditions auxquelles nous sommes disposés à faire cet abandon, nous avons aujourd'hui l'honneur de vous soumettre l'aperçu suivant des arrangements qui suivant nous devraient être conclus.

Nous considérons qu'on devrait nous payer un profit raisonnable sur les travaux de transport qui nous resteraient à faire, vu que l'année dernière l'ouverture des fosses d'emprunts nous a enlevé les profits de ces travaux, et que cette année s'ils étaient faits sans égard à l'interruption de la circulation, ils seraient très profitables et pourraient être faits à la moitié du prix mentionné dans notre contrat d'entreprise, tandis que l'année dernière ils nous ont coûté plus qu'ils ne nous ont rapporté. Nous croyons donc qu'on devrait nous allouer le profit généralement reconnu aux entrepreneurs sur cette classe de travaux, c'est-à-dire 15 pour 100 sur ce qui reste à faire.

On devrait aussi nous payer le coût des chevalets temporaires qui n'ont pas encore été terrassés, en déduisant naturellement ce qui nous a été avancé pour ce compte dans le cours des travaux.

On devrait aussi nous payer les voies d'évitement que nous avons posées et trois Y que nous avons construits. Nous avons communiqué plusieurs fois avec le gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet de notre matériel, et nous n'avons pas de doute que nous pouvons nous entendre pour que la compagnie achète notre matériel, et dans ce cas la question du matériel n'aurait pas besoin d'entrer en compte dans les conditions auxquelles nous abandonnerons les travaux.

Nous serions bien aise de vous rencontrer avec l'ingénieur en chef en aucun temps que vous fixerez, pour discuter toute la question avec vous dans le but d'arriver à un arrangement le plus tôt possible.

Nous sommes, monsieur, vos très obéissants serviteurs,

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

Sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 25 avril 1883.

MONSIEUR,—La proposition de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, en date d'avril 1883, relativement au transfert de leur entreprise de la section B à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que le privilège d'exploitation du chemin entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat, m'ayant été référée pour en faire rapport, j'ai l'honneur de rapporter ce qui suit :

Aux conditions suivantes, savoir :

1. Paiement de 15 pour 100 de profit sur les travaux de transport restant à faire ;

2. Paiement du coût des chevalets temporaires qui n'ont pas encore été terrassés, en déduisant ce qui à déjà été payé dans le cours des travaux ;

3. Paiement du coût de la main-d'œuvre dans la construction de voies d'évitement et de trois Y construits pour l'exploitation temporaire ;

L'offre des entrepreneurs de transférer leur entreprise est une offre raisonnable, et comme j'ai compris lors d'une discussion de la question qui a eu lieu en ma présence

entre l'honorable ministre des chemins de fer et canaux et le gérant général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, que celle-ci est disposée à se charger du chemin, à l'exploiter et à le terminer entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat aux prix d'entreprise, moins les sommes qui pourront être payées à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, suivant les conditions ci-dessus, je recommande en conséquence qu'un arrangement basé sur ces conditions soit conclu avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 27 avril 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que par arrêté du conseil en date du 2 courant, le ministre a été autorisé à entrer en négociations avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le but d'arriver à un règlement satisfaisant des difficultés qu'entraînerait pour la prochaine saison l'exploitation du chemin à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing dans les limites de l'entreprise de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie.

Que ces négociations ont résulté en une offre de la part de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie en date du 16 courant, par laquelle ils proposent de transférer leur entreprise et l'exploitation du chemin entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat aux conditions suivantes :

1. Paiement de 15 pour 100 de profit sur les travaux de transport restant à faire ;

2. Paiement du coût des chevalets temporaires qui n'ont pas encore été terrassés, en déduisant ce qui a déjà été payé dans le cours des travaux ;

3. Paiement de la main-d'œuvre dans la construction de voies d'évitement et de trois Y construits pour l'exploitation temporaire.

Sur cette proposition l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport en date du 25 courant, que l'offre est raisonnable, et que le gérant général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant déclaré que celle-ci est disposée à se charger du chemin, à l'exploiter et à le terminer entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat, aux prix d'entreprise, moins les sommes qui pourront être payées à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, suivant les conditions ci-dessus, il recommande qu'on accepte la proposition faite par les entrepreneurs, et qu'il soit conclu un arrangement basé sur ces conditions.

Le soussigné partage cette opinion et recommande que l'autorisation nécessaire soit donnée en conséquence.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 30 avril 1883.

Vu un mémoire du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux en date du 27 avril 1883, représentant que par arrêté du conseil en date du 2 courant le ministre a été autorisé à entrer en négociations avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le but d'arriver à un règlement satisfaisant des difficultés qu'entraînerait pour la prochaine saison l'exploitation du chemin à l'ouest de Prince-Arthur's-Landing dans les limites de l'entreprise de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie.

Le ministre représente que ces négociations ont résulté en une offre de la part de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie en date du 16 courant, par laquelle ils

proposent de transférer leur entreprise et l'exploitation du chemin entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat aux conditions suivantes :

1. Paiement de 15 pour 100 de profit sur les travaux de transport restant à faire;

2. Paiement du coût des chevalets temporaires qui n'ont pas encore été terrassés, en déduisant ce qui a déjà été payé dans le cours des travaux ;

3. Paiement de la main-d'œuvre dans la construction de voies d'évitement et de trois Y construits pour l'exploitation temporaire.

Le ministre représente de plus que sur cette proposition l'ingénieur en chef du gouvernement a fait rapport en date du 25 courant, que l'offre est raisonnable, et que le gérant général de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant déclaré que celle-ci est disposée à se charger du chemin, à l'exploiter et à le terminer entre Prince-Arthur's-Landing et Portage-du-Rat, aux prix d'entreprise, moins les sommes qui pourront être payées à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, suivant les conditions ci-dessus, il recommande qu'on accepte la proposition faite par les entrepreneurs, et qu'il soit conclu un arrangement basé sur ces conditions.

Le ministre partage cette opinion et recommande que l'autorisation nécessaire soit donnée en conséquence.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 17 mai 1883.

MONSIEUR,—Vu les négociations qui ont dernièrement eu lieu pour que cette compagnie reçoive l'embranchement de la Baie-du-Tonnerre, entre Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, je suis chargé par les directeurs de cette compagnie de dire que tout en étant disposée à recevoir cette partie du chemin, à l'équiper et à l'exploiter, elle n'a pas encore eu le temps d'examiner complètement où en est rendu la construction du chemin, ou jusqu'à quel point l'état actuel du chemin répond aux conditions du contrat entre la compagnie et le gouvernement.

Afin donc de prévenir tout malentendu qui pourrait survenir relativement à la responsabilité qu'assume la compagnie en prenant possession du chemin, je dois vous dire que la compagnie s'en chargera sauf réserve expresse de ses droits relativement à l'achèvement du chemin en conformité de son contrat, tout comme si la compagnie ne se chargeait pas aujourd'hui du chemin.

Je suis encore chargé de vous dire que la compagnie a raison de croire que l'état du chemin présente toutes les objections mentionnées dans sa lettre du 2 février 1882 adressée au département des chemins de fer et canaux, au sujet du chemin entre Telford et Portage-du-Rat. En sus de ce qui est mentionné dans cette lettre, et sans préjudice à tous droits de la compagnie relativement aux choses non spécifiées dans cette lettre, je signalerai différents chevalets en bois pour le passage de certaines étendues d'eau, qui, selon l'opinion de la compagnie, demandent à être terrassés pour être conformes à l'esprit du contrat. Et il est probable aussi, que plusieurs œuvres en bois, pourries depuis leur construction, auront à être renouvelées.

Sans plus mentionner de détails dans lesquels la compagnie croit que l'entreprise est indubitablement incomplète, je dois répéter qu'en se chargeant de cette partie du chemin, la compagnie ne le fait que sauf réserve expresse, non seulement de ses propres droits, relativement aux matières mentionnées plus haut et dans leur lettre antérieure, mais encore de tout ce que, relativement à la dite section, elle aurait eu à réclamer aux termes de son contrat, si elle avait attendu le complet achèvement de l'entreprise avant de prendre possession du chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire,

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 3 juillet 1883.

MONSIEUR,—Vu la grande importance qu'il y avait pour le pays d'ouvrir de bonne heure à la circulation le chemin entre Fort-William et Winnipeg, il a été conclu au commencement de mai entre la compagnie et l'honorable ministre des chemins de fer, un arrangement par lequel la section entre Portage-du-Rat et Fort-William était transférée à cette compagnie sans être complètement terminée, avec l'entente que le chemin serait fini par la compagnie, et que le coût en serait payé par le gouvernement.

Comme il y avait à agir immédiatement il n'a été réglé aucun détail; la compagnie devait seulement terminer les travaux mentionnés dans le contrat de Manning, McDonald, McLaren et Cie, aux prix d'entreprise, moins les 15 pour 100 qui avaient été alloués aux entrepreneurs pour travaux préliminaires. Toute l'entreprise était spécifiée dans le document connu sous le nom de contrat 42.

Les autres sections comprises dans les contrats 41, 25 et 13, étaient aussi inachevées ; il restait encore à faire une grande quantité de ballastage et de terrassement, et quant aux deux dernières dont la voie était déjà posée depuis six ou huit ans, toutes les œuvres en bois et une grande partie des travaux avaient à être très prochainement renouvelées.

A plusieurs stations entre Portage-du-Rat et Fort-William, les voies d'évitement étaient incomplètes, et à quelques endroits il n'y en avait pas encore. A chacune des deux têtes de divisions, il avait encore à construire 9,600 pieds de voies d'évitement et la voie de la remise des locomotives.

Le service de l'eau ne pouvait servir que pour les travaux de construction et non pour l'exploitation régulière. Il y avait à pourvoir vingt citernes à l'épreuve de la gelée.

Excepté à Portage-du-Rat il n'avait pas été construit de gares. Le gouvernement en avait donné six à l'entreprise, mais il en fallait encore vingt-cinq. Il avait été construit le long de la ligne un certain nombre de maisons en bois rond, à l'usage des ingénieurs pendant la construction. La compagnie prétend que ces maisons ne sont pas convenables pour des gares, bien qu'elles puissent être utilisées pour les cantonniers ; mais si elles sont ainsi employées il en faudra vingt-sept autres. Il faut aussi deux plaques-tournantes et deux remises à locomotives, chacune capable de loger douze locomotives.

A part les travaux ordinaires de construction, il y aura encore beaucoup d'ouvrage à faire, tel que remplacer les traverses, enlever les rails pliés de la voie principale et les replacer dans les voies d'évitement, et autres travaux de même nature.

Quand le chemin entre Selkirk et le lac de Travers a été accepté par la compagnie en 1881, il restait encore à faire beaucoup de ballastage, et il fut convenu que la compagnie ferait ce ballastage pour le gouvernement à un prix déterminé. Le gouvernement n'a encore rien payé là-dessus.

La section entre le lac de Travers et Portage-du-Rat a été transférée à la compagnie en 1882, sans gares ni autres maisons de cantonniers qu'un certain nombre de maisons d'ingénieurs pouvant servir à cette fin. Sur cette section il y a besoin de cinq gares, etc.

Il est déjà évident qu'il s'élèvera plusieurs questions difficiles et embarrassantes au sujet de l'achèvement du chemin de fer, et dans le but de les prévenir et d'assurer l'achèvement de la voie et des bâtiments selon les plans de la compagnie, qui diffèrent pour la plupart de ceux du gouvernement, la compagnie désire proposer à celui-ci de le relever du tout pour une somme en bloc. J'ai donc l'honneur de faire la proposition suivante :

La compagnie entreprendra pour la somme de $940,000 de terminer d'une façon supérieure toute la ligne entre Selkirk et Port-William, et construire toutes les voies d'évitement, les gares, les maisons de cantonniers, les remises à locomotives, et tous les autres bâtiments ordinaires et nécessaires, remplacer les traverses et les ponts et

faire tous les autres travaux nécessaires, pourvu que le gouvernement termine et paie pour les six gares en ce moment à l'entreprise, et fournisse les rails et attaches nécessaires pour l'achèvement de toutes les voies d'évitement limitées à une longueur de 1,600 pds. pour chaque station, et des voies de garage limitées à 9,600 pieds à chacune des deux têtes de division, et pour une voie de remise à locomotives de 700 pieds de longueur à chacun de ces endroits; et pourvu aussi que la compagnie ait le privilège de suivre ses propres plans là où des plans ont été adoptés, et d'arranger les stations, bâtiments, etc., comme elle jugera à propos pour l'exploitation du chemin. La compagnie entrera en possession des traverses, du bois et autres matériaux qu'a le gouvernement pour l'achèvement de la ligne, et lui en paiera le prix de revient. La compagnie prendra aussi possession des rails et attaches qui resteront au gouvernement en sus de ce qui sera nécessaire pour les voies d'évitement et de garage comme ci-dessus mentionné, et elle lui en paiera la valeur courante.

A ce sujet je désire faire remarquer que sur la ligne entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg, tandis que le mouvement local sera peu considérable d'ici à quelques années, il y aura un mouvement d'entier parcours qui, se faisant en concurrence, demandera une certaine rapidité, et que le chemin de même que les facilités qu'il doit offrir au commerce, doivent nécessairement être de beaucoup supérieurs à ce qui serait suffisant pour un simple commerce local; et tandis que la somme mentionnée ci-dessus est beaucoup au-dessous de ce qu'il en coûterait au gouvernement pour terminer le chemin suivant la lettre de son contrat avec la compagnie, celle-ci aura à dépenser bien davantage pour lui donner plus de solidité en certains endroits dangereux, pour ajouter aux commodités de la ligne et en général pour rendre celle-ci en tout propre à l'exploitation qui l'attend.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, gérant général.

L'honorable J. H. Pope,
faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux.

P.S.—La lettre ci-dessus m'ayant été renvoyée pour que j'en explique certains passages, je désire mentionner que les $940,000 ne comprennent pas les 15 pour 100 déduits pour les travaux de transport sur l'entreprise 42; et si ces 15 pour 100 doivent entrer en compte, la somme doit en être ajoutée de façon à porter le chiffre demandé à $981,200, Je désire aussi dire que la compagnie consentira à la déduction de $13,643, pour chevalets temporaires sur l'entreprise 42, où il n'y a pas eu de terrassement.

W. C. VAN HORNE.

Chemin de fer canadien du Pacifique, Ottawa, 4 juillet 1883.

Monsieur,—Ayant été requis de faire rapport sur la lettre de M. Van Horne en date du 3 courant, offrant au nom de la compagnie, en considération d'une somme en bloc de neuf cent quarante mille ($940,000) piastres, de terminer les travaux des entreprises A et B, et le ballastage de l'entreprise 14, de renouveler les ponts, les traverses, etc., sur la partie du chemin entre Prince-Arthur's Landing et la rivière des Anglais, de construire les gares, les remises à locomotives, les maisons de cantonniers, d'établir le service de l'eau, et en somme de terminer le chemin complètement et comme il doit l'être, j'ai l'honneur de faire rapport que si les 15 pour 100 dont parle M. Van Horne pour les travaux de transport—s'élevant à $41,200—sont ajoutés à la somme de $940,000, son estimation du coût est de $981,200. J'ai examiné les choses avec soin, et mon estimation atteint le chiffre de $979,000, soit à peu près le même que la sienne. Son estimation étant selon moi juste et raisonnable, je recommande donc qu'il soit acceptée.

De cette somme devaient être déduits selon moi certains items mentionnés dans l'arrêté du conseil à ce sujet en date du 30 avril 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 5 juillet 1833.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'en date du 3 courant, la compagnie du chemin canadien du Pacifique a soumis une proposition par laquelle elle offre de compléter les différents travaux restant à faire sur le chemin entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing, dont la partie qui se trouve entre Selkirk et Telford a été transférée à la compagnie par arrêté du conseil du 9 avril 1881, et la partie qui se trouve entre Telford et le Portage-du-Rat, par arrrêté du conseil du 12 janvier 1882.

Que l'arrêté du conseil du 30 avril dernier, a sanctionné un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B avaient le privilège de transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ce qui lui restait à faire sur leur entreprise, ainsi que leur droit d'exploitation de la ligne vers l'ouest jusqu'à Prince-Arthur's-Landing, dans le but d'éviter les difficultés et les dangers qui auraient résulté de la circulation de trains de construction et de trains d'exploitation sous différents contrôles, et depuis le 10 mai dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a effectivement fait l'exploitation du chemin.

Que la compagnie se propose maintenant de terminer le chemin, érigeant les bâtiments nécessaires et établissant le service de l'eau, ce qui, d'après la clause 7 de son contrat, appartient au gouvernement, et se chargeant entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière des Anglais, des travaux de renouvellement des ponts et des traverses, etc., du ballastage, et de la construction des remises à locomotives, etc., de façon à terminer le chemin complètement et comme il doit l'être, pour la somme en bloc de neuf cent vingt-six mille ($926,000) piastres ; et l'ingénieur en chef a fait rapport en date du 4 courant, que cette somme est juste et raisonnable et se rapproche beaucoup de l'estimation qu'il a faite lui-même de la valeur des travaux qui restent à faire.

Que la date fixée par le contrat pour l'achèvement de la section B est le 1er courant, et cette date étant la dernière de toutes les dates fixées pour l'achèvement des travaux de construction entre Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'en suit que la compagnie a aujourd'hui le droit, aux termes de son contrat, de s'attendre que le gouvernement lui remette au complet cette partie du chemin. Vu cela et les difficultés qui résulteraient de l'exploitation du chemin et de l'exécution des travaux qui restent à faire, autrement que sous un même contrôle, l'ingénieur en chef recommande que l'offre de la compagnie soit acceptée.

Le soussigné, vu les circonstances et les retards et difficultés préjudiciables qui résulteraient autrement, recommande que dans l'intérêt public, l'acceptation de l'offre de la compagnie soit autorisée, sauf la stipulation que les travaux devront être à tous égards exécutés de façon à être approuvés de l'ingénieur en chef et seront payés selon que déterminé successivement par ses certificats.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 9 juillet 1883.

Vu un mémoire du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, en date du 5 juillet 1883, représentant qu'en date du 3 courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis une proposition par laquelle elle offre de compléter les différents travaux restant à faire sur le chemin entre Selkirk et Prince-Arthur's-Landing, dont la partie qui se trouve entre Selkirk et Telford a été transférée à la compagnie par arrêté du conseil du 9 avril 1881, et la partie qui se trouve entre Telford et Portage-du-Rat, par arrêté du conseil du 12 janvier 1882.

Le ministre représente de plus que l'arrêté du conseil du 30 avril dernier a sanctionné un arrangement par lequel les entrepreneurs de la section B entre Kéwatin (un peu à l'ouest de Portage-du-Rat) et la rivière à l'Aigle avaient le privilège de transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ce qui leur restait à faire sur leur entreprise ainsi que leur droit d'exploitation de la ligne vers l'ouest jusqu'à Prince-Arthur's-Landing, dans le but d'éviter les difficultés et les dangers qui

auraient résulté de la circulation de trains de construction et de trains d'exploitation sous différents contrôles, et depuis le 10 mai dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a effectivement fait l'exploitation du chemin.

Le ministre représente aussi que la compagnie propose maintenant de terminer le chemin, érigeant les bâtiments nécessaires et établissant le service de l'eau, ce qui, d'après la clause 7 de son contrat, appartient au gouvernement, et se chargeant entre Prince-Arthur's-Landing à la rivière des Anglais, des travaux de renouvellement, des ponts et des traverses, etc., du ballastage et de la construction des remises à locomotives, etc., de façon à terminer le chemin complètement et comme il doit l'être, pour la somme en bloc de neuf cent vingt-six mille ($926,000) piastres; et l'ingénieur en chef a fait rapport en date du 4 courant, que cette somme est juste et raisonnable et se rapproche beaucoup de l'estimation qu'il a faite lui-même de la valeur des travaux qui restent à faire, et que la date fixée par le contrat pour l'achèvement des travaux de construction entre Portage-du-Rat et Prince-Arthur's-Landing, il s'en suit que la compagnie a aujourd'hui le droit, aux termes de son contrat, de s'attendre que le gouvernement lui remette au complet cette partie du chemin. Vu cela et les difficultés qui résulteraient de l'exploitation du chemin et de l'exécution des travaux qui restent à faire, autrement que sous un même contrôle, l'ingénieur en chef recommande que l'offre de la compagnie soit acceptée.

Le ministre, vu les circonstances et les retards et difficultés préjudiciables qui résulteraient autrement, recommande que dans l'intérêt public, l'acceptation de l'offre de la compagnie soit autorisée, sauf la stipulation que les travaux devront être à tous égards exécutés de façon à être approuvés de l'ingénieur en chef et seront payés selon que déterminé successivement par ses certificats

Le comité approuve le rapport du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux et la recommandation qu'il exprime, et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'être chargé par le ministre chargé temporairement de ce département, de vous demander votre opinion sur un certain arrangement conclu avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section B du chemin de fer canadien du Pacifique, entre la rivière à l'Aigle et Portage-du-Rat, pour le transfert de leur entreprise au gouvernement ainsi que du privilège d'exploitation de la ligne entre Portage-du-Rat et Prince-Arthur's Landing, qui leur a été accordé par arrêté du conseil du 30 septembre 1882, et qui devait expirer le 1er juillet 1883, date fixée par leur contrat pour l'achèvement de leur entreprise, et conséquemment pour son transfert au syndicat aux termes de sa charte.

A cause des exigences croissantes de la circulation des marchandises, auxquelles elle désirait faire face, et vu la difficulté et le danger de diriger des travaux de construction, sous un contrôle autre que celui sous lequel la ligne est exploitée, il fut jugé à propos que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique obtînt la permission de se charger d'achever cette section à temps pour l'ouverture de la navigation, ainsi que d'exploiter le chemin à l'est, depuis le Portage-du-Rat jusqu'au lac Supérieur; et, par conséquent, il fut rendu, le 2 avril dernier, un arrêté du conseil l'autorisant à entrer en négociations avec le syndicat et les entrepreneurs, relativement à l'abandon des droits et privilèges possédés par ces derniers.

En exécution de cet arrêté, les entrepreneurs soumirent, le 10 avril, une proposition de renonciation, et le 30 du même mois fut rendu—sur un rapport de l'ingénieur en chef de l'Etat, en date du 25, dans lequel il dit que cette proposition n'est pas déraisonnable—un arrêté autorisant son acceptation. Subséquemment, savoir, le 10 mai dernier, l'entreprise et les privilèges en question furent cédés au syndicat.

Un point de la proposition des entrepreneurs se rapportait aux profits qui, selon leur prévision, devaient résulter des travaux restant à faire, et dont ils considèrent

qu'ils devraient toucher une part proportionnelle; l'article en question se lit comme suit :—

"Nous croyons qu'on devrait nous allouer le profit approximatif ordinaire des entrepreneurs de pareils travaux, savoir, 15 pour 100 pour l'ouvrage restant à faire," —et comme il était entendu, ainsi que l'établit le rapport de l'ingénieur en chef, daté le 25 avril, que le syndicat entreprendrait l'achèvement des travaux restant à faire aux prix du contrat, "moins les sommes qui pouvaient avoir été payées à MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, après règlement sur la base" (leur proposition), l'item en question fut spécialement incorporé dans l'arrêté autorisant l'acceptation de la proposition des entrepreneurs.

Vu qu'il fallait agir immédiatement, il ne fut pas fait d'arrangement détaillé avec le syndicat à l'époque du transfert; mais le 3 juillet, il soumit une offre à l'égard de la ligne entière depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Selkirk, sur laquelle il restait des travaux à faire. Par le postscriptum explicatif de la communication de son gérant général, on verra que la compagnie a offert d'exécuter les travaux sur toute la distance mentionnée, pour la somme ronde de $940,000, laquelle somme, disait le gérant, "ne comprend pas les 15 pour 100 déduits des travaux exécutés par des trains de construction sur la section n° 42—ajoutant ce qui suit:—"Si cet item doit être pris en considération sous ce rapport, le montant devrait en être ajouté à la somme en bloc, ce qui la porterait à $981,200. J'ai l'honneur de dire, aussi, que la compagnie consentira à la déduction de $13,643, valeur des chevalets temporaires sur la section 42, où il n'a pas été fait de remblai." Le 4 juillet, l'ingénieur en chef fit rapport qu'avec l'addition de $41,200, comme représentant les 15 pour 100 de profit sur le remblai du contrat 42, le détail estimatif fait par le syndicat était pratiquement le même que le sien; et, par conséquent, il fut rendu, le 7 du mois dernier, un arrêté autorisant l'acceptation de l'offre du syndicat—le montant à être payé étant de $926,000, auquel on arrive après avoir déduit de cette évaluation totale les deux items ci-dessus mentionnés, avec la condition que les paiements seraient faits en telle proportion qui pourrait être de temps à autre fixée par le certificat de l'ingénieur en chef.

Les entrepreneurs demandent aujourd'hui que le montant de leur profit approximatif leur soit payé sur-le-champ, et j'ai reçu instruction de vous prier de vouloir bien me dire si, vu les différents contrats et arrêtés ci-dessus mentionnés, la réclamation de ce paiement en avance de l'exécution des travaux, est une réclamation que le gouvernement puisse accueillir favorablement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Geo. W. Burbidge, sous-ministre de la justice.

Ministère de la justice, Ottawa, 14 août 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 courant, dans laquelle vous demandez un avis relativement à une convention faite avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, pour l'abandon, en faveur du gouvernement, de leur contrat et du privilège à eux précédemment accordé d'exploiter le chemin de fer depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'au Portage-du-Rat.

Vous me demandez si, vu les différents contrats et arrêtés mentionnés dans votre lettre, le gouvernement peut ou non accueillir favorablement la demande que font les entrepreneurs de toucher en renonçant à leur contrat la somme qu'on est convenu de leur payer, avant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ait exécuté les travaux que par leur contrat les entrepreneurs auraient été obligés de faire, n'eût été leur renonciation.

D'après les faits exposés, je suis d'avis que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie n'ont rien à voir dans l'achèvement des travaux qu'embrasse leur contrat.

Le contrat a été rescindé, les travaux repris par le gouvernement et un contrat fait avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour leur achèvement. Que les travaux soient jamais terminés ou non, Manning et Cie ont également droit de toucher le montant stipulé dans leur offre, qui, à ce qu'il paraît a été acceptée par

le gouvernement. Par conséquent, je crois que le gouvernement peut accueillir favorablement la demande qu'ont faite les entrepreneurs d'être payés avant que la compagnie du chemin de fer exécute les travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

DÉTAIL ESTIMATIF PAR L'INGÉNIEUR, DU COUT DE L'ACHÈVEMENT DE LA SECTION B.

DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR,
ENTREPRISE N° 2, PORTAGE-DU-RAT, 19 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus le détail estimatif de la somme d'ouvrage restant encore à faire pour terminer l'entreprise n° 42 et mettre cette partie du chemin en bon état d'exploitation. Ce devis a été préparé avec soin et peut être considéré comme complet.

Vous vous rappellerez que les entrepreneurs avaient le choix de construire des chevalets en place de remblai, aux stations 696 et 1050 de la première division ; les pilots déjà enfoncés sont regardés comme suffisamment fermes pour les chevalets permanents, mais il faut d'autres piles en pilotis. Naturellement, ceci réduirait temporairement le coût de l'entreprise et économiserait du temps. Il n'a encore été rien fait à ces endroits, et dans le détail estimatif nous avons supposé qu'ils seront comblés avec de la terre.

Votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, Ingénieur en chef.

J. ST V. CADDY.

DÉTAIL ESTIMATIF indiquant la somme et le coût des travaux qu'il reste à faire pour terminer la section n° 42 et la mettre en bon état d'exploitation.

Nature des travaux.		Quantités.	Prix.	Montant.	Montant total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Déboisement	acres.	10	25 00	250 00	
Essartement	"	2	75 00	150 00	
Roche compacte	vgs. cub.	8,000	1 85	14,890 00	
do détachée	"	60,000	0 75	45,000 00	
Déblai, terre (emprunt compris)	"	100,000	0 31	31,000 00	
do fossés d'écoulement	"	2,000	0 50	1,000 00	
Excavation dans la terre (sous l'eau)	"	400	0 93	372 00	
Emprunt suppl., terre, du 241e au 273e mille	"	314,000	0 37	116,180 00	
do do 273e au 289e "	"	318,000	0 35	111,300 00	
Ballastage	"	152,000	0 29	44,080 00	
Charroi supplémentaire	"	.....	.....	10,000 00	
Maçonnerie de ponceaux	"	200	9 00	1,800 00	
Enrochement à pierres perdues	"	2,500	3 00	7,500 00	
Drains souterrains	pieds lin.	500	0 40	200 00	
Tunnels de cours d'eau	"	54	12 00	648 00	
Bois équarri, ponts et ponceaux, 12x12	"	2,000	0 40	800 00	
do do 9x8	"	1,500	0 18	270 00	
do do 9x6	"	2,000	0 16	320 00	
do do 9x4	"	1,500	0 15	225 00	
Bois méplat do 8 in.	"	3,000	0 15	450 00	
Fer forgé	lbs.	3,000	0 10	300 00	
Fonte	"	1,000	0 09	90 00	
Aiguilles et changements de voie	jeux.	5	50 00	250 00	
Travail à la journée et dépenses imprévues		.....	.....	13,015 00	
					400,000 00

J. ST. V. CADDY, *ingénieur dirigeant.*

PORTAGE-DU-RAT, 19 mars 1883.

OTTAWA, 2 avril 1883.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 19 du mois dernier, indiquant les travaux qu'il reste à faire sur la section 42, et les évaluant à $400,000, vous dites que le relevé est complet et couvre amplement toutes les dépenses imprévues probables. Ce que je veux est un détail estimatif des travaux réellement nécessaires pour terminer l'entreprise.

Les quantités des deux remblais spécialement mentionnés, où il y a actuellement des chevalets temporaires, devraient être données séparément, avec les frais pour rendre ces chevalets permanents.

Les travaux avancés comme ils le sont aujourd'hui, vous ne devriez pas éprouver de difficulté à arriver aux quantités exactes qui restent à faire.

Votre dévoué,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

J. ST. V. CADDY, Fort-William.

P.S.—Vous tiendrez également compte du remblai pour ponts temporaires. Ceci devrait paraître à la face du détail estimatif comme porté au compte du remblai entier.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR, ENTREPRISE N° 42,
PORTAGE-DU-RAT, 25 avril 1883.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 2, concernant mon détail estimatif du coût de l'achèvement de cette entreprise conformément au devis, j'ai l'honneur de dire que j'ai parcouru le profil avec M. Davy, et je ne vois pas que je puisse modifier mes chiffres. A l'appui de cette conclusion, je dirai que comme vérification de notre travail, nous avons demandé à chacun des aides chargés de la 3e et de la 4e divisions, des détails estimatifs, qui se sont pratiquement accordés avec celui proposé dans ce bureau.

J'ai l'honneur de transmettre un autre détail estimatif indiquant le coût, comme avant, moins le montant alloué pour chevalets temporaires, et le coût si aux stations 606 et 1050, l'on construit des chevalets en place de remblai.

Votre obéissant serviteur,

J. ST. V. CADDY.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef, Ottawa.

DÉTAIL ESTIMATIF indiquant la somme et le coût des travaux à être encore exécutés pour terminer l'entreprise n° 42 conformément au devis.—Premièrement, si l'on se sert de remblai aux stations n°s 606 et 1050 ; et secondement, si l'on emploie des chevalets en place de remblai sur ces points.

Nature des travaux.		Remblai, n°s 606 et 1050.			Chevalets n°s 606 et 1050.	
		Quantités.	Prix.	Coût.	Quantités.	Coût.
			$ cts.	$ cts.		$ cts.
Déboisement	acres.	10	25 00	250 00	10	250 00
Essartement	"	2	75 00	150 00	2	150 00
Roche compacte	vgs. cubes.	8,000	1 85	14,800 00	8,000	14,800 00
do détachée	"	60,000	0 75	45,000 00	60,000	45,000 00
Déblai, terre, emprunt compris.	"	100,000	0 31	31,000 00	100,000	31,000 00
do fossés d'écoulement	"	2,000	0 50	1,000 00	2,000	1,000 00
do sous l'eau	"	400	0 93	372 00	400	372 00
Empr. suppl., terre, 241e au 273e mille	"	314,000	0 37	116,180 00	314,000	116,180 00
do do 273e au 288e "	"	318,000	0 35	111,300 00	240,000	84,000 00
Ballastage	"	152,000	0 29	44,080 00	151,000	43,790 00
Charroi supplémentaire	"	.....	.....	10,000 00	.....	10,000 00
Maçonnerie de ponceaux	"	200	9 00	1,800 00	200	1,800 00
Enrochement à pierres perdues	"	2,820	3 00	8,460 00	2,500	7,500 00
Drains souterrains	pieds lin.	500	0 40	200 00	500	200 00
Tunnels de cours d'eau	"	54	12 00	648 00	54	648 00
Bois équarri, 12 × 12	"	2,000	0 40	800 00	7,878	3,152 20
do 12 × 9	"	.....	0 35	.....	3,872	1,355 20
do 9 × 8	"	1,500	0 18	270 00	10,732	1,931 76
do 9 × 6	"	2,000	0 15	320 00	8,200	1,312 00
do 9 × 4	"	1,500	0 15	225 00	5,308	796 20
do 8 × 6	"	.....	0 15	.....	6,617	992 55
Bois méplat, 8 pcs.		3,000	0 15	450 00	4,080	612 00
Pilotis	"	.....	0 30	.....	9,520	2,856 00
Madrier	M.P.	.....	40 00	.....	2,052	82 08
Fer forgé	lbs.	3,000	0 10	300 00	19,500	1,950 00
Fonte	"	1,000	0 09	90 00	7,600	684 00
Aiguilles et croisements	jeux.	5	50 00	250 00	5	250 00
Travail à la journée		13,015	.....	13,015 00	13,595	13,595 00
Totaux		.....	.....	400,960 00	.....	386,357 99
A déduire, balance du montant alloué pour chevalets temporaires		.....	.....	35,034 00	.....	32,174 00
		.....	.....	365,926 00	.....	354,183 99

J. ST. V. CADDY, *Ingénieur dirigeant.*

RELEVÉ des paiements (et leurs dates) faits à Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs du N° 42, chemin de fer canadien du Pacifique (section B).

	$ c.
1879.	
12 juillet	3,700 00
6 août	10,200 00
11 septembre	12,650 00
10 octobre	16,550 00
10 novembre	23,300 00
4 décembre	29,700 00
1880.	
12 janvier	41,550 00
13 février	66,450 00
4 mars	60,800 00
5 avril	60,500 00
8 mai	56,200 00

5	juin	47,700 00
3	juillet	53,300 00
4	août	73,600 00
4	septembre	70,900 00
6	octobre	75,600 00
10	novembre	66,800 00
6	décembre	62,600 00
	1881.	
5	janvier	49,000 00
2	février	74,000 00
2	"	80,000 00
8	mars	93,500 00
4	avril	100,700 00
19	"	47,700 00
19	"	52,300 00
3	mai	85,100 00
2	juin	63,700 00
5	juillet	69,700 00
8	août	71,400 00
8	septembre	61,500 00
5	octobre	71,100 00
3	novembre	51,900 00
5	décembre	73,000 00
	1882.	
5	janvier	78,100 00
7	février	76,900 00
3	mars	84,200 00
4	avril	69,000 00
6	"	75,100 00
5	mai	62,400 00
6	juin	32,300 00
5	juillet	43,700 00
2	août	46,400 00
5	septembre	53,300 00
13	octobre	41,500 08
10	novembre	18,400 00
15	décembre	23,900 00
	1883.	
17	janvier	37,500 00
17	"	19,489 82
10	février	3,900 00
22	mars	6,400 00
11	mai	2,800 00
23	novembre	133,918 48
	Total	$2,785,708 30

	1883.	
		$ cts.
14	juillet	150,000 00
27	septembre	136,000 00
	Total	$286,000 00

Département des chemins de fer et canaux, 15 février 1884.

REPONSE

(31*r*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 février 1884, demandant copie d'un mémoire à Son Excellence en conseil, signé par Frank Moberly et W. A. McCallum, au nom des habitants de Neebing, pour obtenir de l'aide au sujet de leurs bonis à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing, à Kaministiquia.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
3 mars 1884.

REPONSE

(31*s*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 janvier 1884, demandant copie de toute correspondance et arrangements entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de l'immigration dans le Manitoba et le Nord-Ouest, ainsi qu'un état faisant connaître le montant dépensé par la compagnie pour encourager cette immigration et indiquant les montants payés avec les dates, à qui payés et la nature des services rendus. Aussi, l'évaluation, par la compagnie, du nombre de personnes venues de pays étrangers qui s'y sont établies jusqu'à présent, chaque année, depuis la date de la charte.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
8 mars 1884.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

REPONSE

(31*t*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 janvier 1884, demandant copie de toute correspondance, rapports et arrêtés du conseil, non compris dans l'adresse de la dernière session, concernant les remises à être faites aux fabricants canadiens de certains articles nécessaires à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; de toute demande faite pour telle remise et de toute correspondance à ce sujet. Aussi, un relevé des calculs qui ont servi de base à ces remises, et un détail estimatif des sommes probables à être soldées par le trésor pour chaque classe d'articles, en supposant qu'ils aient été fabriqués en Canada, jusqu'à concurrence des besoins de la compagnie, et du percentage des remises, *ad valorem*, sur chaque classe de ces articles.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
24 mars 1884.

RÉCAPITULATION.

Boulons et écrous—	
Payé à la compagnie de Boulons et de Fer, Toronto..	$ 1,980 80
" Pillow, Hersey et Cie.....	885 71
Carvelles—	
Payé à la compagnie de Boulons et de Fer, Toronto..	6,688 08
" Peck, Benny et Cie.....	10,120 20
Eclisses de fer—	
Payé à la compagnie de Laminoir d'Ontario.....	4,098 97
Ponts en fer et acier—	
Payé à la compagnie de Ponts de Toronto.....	7,992 23
Isoloirs—	
Montant réclamé par la compagnie de Verre Excelsior, de Montréal (mais non payé).....	894 00

Pour ce qui est des calculs sur lesquels les remises ont été basées, ils ont été fournis en réponse à un ordre de la Chambre pendant la dernière session, et l'on ne s'attend pas à ce qu'il soit fait de changement dans les quantités ainsi données, si ce n'est dans le seul item "d'éclisses de fer ;" ceci s'explique par le fait que, sur des sections, la compagnie se sert presque exclusivement de l'éclisse "angulaire," tandis que les calculs faits par ce département étaient pour l'éclisse ordinaire et moins lourde. Les quantités requises excéderont par conséquent jusqu'à un certain point l'estimation faite par ce département. Ainsi qu'on le verra, le remboursement actuel de droits sur les éclisses est basé sur leur valeur marchande dans la Grande-Bretagne, soit £5 15s. la tonne, contre £6 15s., base sur laquelle tous les remboursements ont été faits jusqu'au 21septembre 1883. On trouvera les taux de tous autres

drawbacks en faveur de fabricants (ceux des ponts en fer et acier exceptés) sur le dos des formules imprimées de demandes de remboursement au sujet du chemin de fer canadien du Pacifique. Pour les ponts mentionnés, le taux est de 25 pour 100 *ad valorem*, moins une déduction de 10 pour 100—25 pour 100 étant le droit payable sur ces ponts s'ils sont importés au Canada.

J. JOHNSON, commissaire.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 18 mars 1884.

OTTAWA, 12 janvier 1884.

MONSIEUR,—Deux réclamations de MM. Peck, Benny et Cie, pour remboursement de droits sur des carvelles fabriquées et fournies par eux à votre compagnie, sont actuellement soumises à ce département. Les connaissements indiquent que les carvelles en question ont été expédiées, respectivement, les 7 novembre et 5 décembre derniers. Je dois vous prier d'informer définitivement ce département si ces carvelles sont pour être réellement employées dans la construction première de votre ligne-mère, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, ou si l'on s'en sert pour construire l'embranchement qui conduit à votre terminus d'Algoma.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. G. PARMELEE, comptable.

C. DRINKWATER, écr., secrétaire de la compagnie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
DÉPARTEMENT DES ACHATS, MONTRÉAL, 22 janvier 1884.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 12 janvier adressée à M. Drinkwater, j'ai renvoyé votre demande de renseignements à M. Jas. Worthington, directeur de la construction à Sudbury, qui dit que les carvelles pour dix milles de voie de l'embranchement d'Algoma, ont été prises sur son matériel, à Sudbury—ce qui équivaudrait à environ 37 tonnes de carvelles et 8 de boulons. Les éclisses d'acier employées ont été expédiées d'Angleterre par les personnes qui ont fourni les rails, en sorte qu'il n'y a pas eu de remise de droits pour ces articles. Si le département le permet, je commanderai à MM. Peck, Benny et Cie, une quantité de carvelles de chemin de fer, et à MM. Pillow, Hersey et Cie, une quantité de boulons qui seront payés le plein prix, et sur lesquels il ne leur sera rien remboursé par le gouvernement, —ces matériaux devant être expédiés à M. Worthington pour être employés sur la ligne-mère en quantité suffisante pour compenser ce dont il s'est servi pour l'embranchement d'Algoma ; ou bien, si vous le préférez, des déductions appropriées pourraient être faites des réclamations de remboursement actuellement soumises au département par ces deux maisons. Tout le matériel expédié à M. Abbott a été payé le plein prix sans remise de droits, mais tout le matériel que M. Worthington avait en sa possession a été acheté pour la construction première, et notre intention était de remplacer tout ce qui avait pu en être détourné pour l'embranchement d'Algoma.

Veuillez nous envoyer des instructions sur la manière dont vous voulez que l'affaire soit arrangée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. G. SHAUGHNESSY, agent préposé aux achats.

W. G. PARMELEE, comptable, département des douanes.

OTTAWA, 23 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier en réponse à la mienne adressée à M. Drinkwater et datée le 12 courant. Je prends note de votre explication qu'une partie des carvelles fournies à votre compagnie pour la construction première de la ligne-mère de votre chemin, et pour lesquelles des réclamations régulièrement certifiées de remboursement de droits ont été presentées, a été transférée à l'entrepreneur de l'embranchement d'Algoma, et employée par lui dans la construction de dix milles de cet embranchement. Vous dites qu'environ 37 tonnes de carvelles et 8 de boulons et écrous auraient été ainsi employées, et comme les ré-

clamations actuellement soumises à ce département par MM. Peck, Benny et Cie, ne couvrent que 34 tonnes, 2 qtx et 2 qrts expédiés à Sudbury, j'ai été obligé de les renvoyer à la maison susdite et de refuser la remise de droits pour le motif qu'elles avaient été employées ainsi que vous l'indiquez. Il resterait encore à rendre compte —sur les 37 tonnes employées pour l'embranchement—d'une balance de 2 tonnes, 17 qtx et 2 qrts de carvelles, ainsi que de 8 tonnes de boulons et écrous, et je dois demander que votre compagnie transmette immédiatement à ce département un chèque pour $177.77, montant de la remise de droits faite par erreur sur ces quantités. J'ai pris les proportions—entre les boulons et les écrous—qui sont données dans de précédentes réclamations de MM. Pillow, Hersey et Cie, pour arriver au drawback qui a été réellement payé sur les 8 tonnes employées comme ci-dessus mentionné, et je constate qu'il s'élève à $134.66, ce qui laisse $43.11 de drawback sur la balance des carvelles. Ce département ne peut, sous l'autorité des dispositions de l'acte qui gouverne ce remboursement de droits, consentir à aucune substitution de matériel ainsi que suggéré dans votre lettre, et la seule manière dont cette affaire peut aujourd'hui être réglée, est par un remboursement de la part de votre compagnie.

J'espère que lorsque l'on préparera de nouvelles réclamations à l'avenir, vous vous assurerez que le matériel a réellement été employé dans la construction de la ligne-mère avant de prêter serment à cet effet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. G. PARMELEE comptable.

F. G. SHAUGHNESSEY, agent préposé aux achats de la Cie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
DÉPARTEMENT DES ACHATS, MONTRÉAL, 26 janvier 1884.

MONSIEUR,—Ainsi que vous le demandez par votre lettre d'hier, j'ai pris des mesures pour envoyer aujourd'hui notre chèque pour $177.77, montant dû pour drawback sur matériel affecté à l'embranchement d'Algoma.

Vous remarquerez, toutefois, que la dernière phrase de votre lettre en date du 23 janvier nous met dans une fausse position, vu que nous jurons, dans chaque cas, que le matériel est "destiné à être employé" dans la construction de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, et non qu'"il a été employé." Nos expéditions sont faites de telle manière qu'il n'est pas possible que du matériel de construction prenne une fausse direction, à l'exception de ce seul point où M. Worthington travaille, tant sur la section d'Algoma que sur la ligne-mère. Il a commis l'erreur de puiser dans son matériel, à Sudbury, pour les deux fins, au lieu de faire une demande spéciale des boulons et des carvelles qu'il fallait pour l'embranchement d'Algoma; mais je lui ai signalé cette erreur, qui ne se renouvellera pas.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. G. SHAUGHNESSEY, agent préposé aux achats.

W. G. PARMELEE, comptable, département des douanes, Ottawa.

OTTAWA, 26 janvier 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'un chèque de votre compagnie, pour la somme de $177.77, à l'effet de rembourser à ce département le montant de drawback surpayé par nous sur des carvelles, boulons et écrous fournis à votre compagnie par des fabricants canadiens, mais employés de fait pour l'embranchement d'Algoma, et non sur la ligne-mère, à laquelle ils étaient destinés. Je vous inclus la pièce justificative dûment complétée, mais j'en profiterai pour attirer votre attention sur une lettre de ce département à M. Drinkwater, en date du 1er mars 1883, concernant la demande faite par MM. Peck, Benny et compagnie d'un drawback sur 225 caisses de carvelles, et repoussant cette demande pour la raison que le matériel en question paraissait, d'après le connaissement ci-annexé, avoir été expédié à Algoma-Mills, et probablement employé sur l'embranchement du Sault-Sainte-Marie. Afin de lever tout doute sur ce point, le département a demandé et obtenu l'opinion du

ministre de la justice, et le texte de cette opinion (favorable à la prétention de ce département) a été communiqué à M. Drinkwater par une lettre en date du 4 mai dernier, dans laquelle il est clairement dit que l'embranchement d'Algoma et l'ancien embranchement (projeté) de la baie Georgienne, ne peuvent être regardés comme identiques, et que, par conséquent, nulle remise de droits ne pouvait être faite sur du matériel destiné à la construction de cet embranchement. Pour en revenir à ma lettre ci-dessus mentionnée, en date du 1er mars, on y trouvera les paragraphes suivants :— * * * Un soignenx examen a été fait des connaissements dont étaient accompagnées les réclamations de ces messieurs (Peck, Benny et compagnie), et il en est résulté la découverte que trois expéditions distinctes à Algoma se trouvaient comprises dans le drawback payé; ils représentent, respectivement, 300 caisses—drawback, $504.90; 90 caisses—drawback, $151.20; et 400 caisses—drawback, $672, soit un total de $1,327.20 dont ce département attendra la remise de la part de votre compagnie. * * Parmi les connaissements transmis par ces personnes avec de récentes réclamations, il y en a aussi un donnant à entendre que les carvelles qu'il comporte avaient été expédiées au Mile-End, chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest. Le drawback sur ce lot était de $277.20, et le connaissement porte en rouge les mots "pour construction"; il est en date du 20 octobre dernier et annonce 165 caisses de carvelles. Veuillez expliquer quelle était la destination définitive des approvisionnements en question.

Ce département n'a pas encore été remboursé de la susdite somme de $1,327.20, et vu qu'il peut se trouver que la réclamation de $277.20 en dernier lieu mentionnée ait été payée par erreur, le montant à rembourser s'élèvera peut-être à $1,604.40.

Afin de vous aider à établir ce dernier point, j'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus une copie du connaissement reçu, avec la réclamation, et je vous prierai de me dire, le plus tôt possible, quelle était la destination définitive des 165 caisses mentionnées, et comment elles ont été expédiées. Vous pourrez sans doute fournir la feuille de route, si les carvelles ont été transbordées et expédiées par d'autres convois. Veuillez faire faire des investigations sur cette affaire et transmettre le chèque nécessaire.

Je suis, monsieur, votre etc.,
W. G. PARMELEE, comptable.

W. SUTHERLAND TAYLOR, trésorier de la compagnie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
DÉPARTEMENT DES ACHATS, MONTRÉAL, 13 février 1884.

MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 26 janvier à M. Taylor, nous constatons, après recherches, que les carvelles expédiées à Algoma Mills, suivant votre mémoire, ont été payées sur la base de la remise de droits par le gouvernement en faveur des fabricants, et que la quantité expédiée au Mile-End a été employée pour le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest; la pièce justificative, par conséquent, a été passée au crédit du département des douanes d'Ottawa, au montant de $1,604.40 qui concerne la réclamation entière, suivant votre lettre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
T. G. SHAUGHNESSEY, agent préposé aux achats.

NOTE.—Le chèque de la compagnie, pour $1.604,40, a été reçu par ce département.

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

W. G. PARMELEE, comptable, département des douanes.

$3,956.23. OTTAWA, 1er mai 1883.

Reçu du département des douanes la somme de trois mille neuf cent cinquante-six piastres et vingt-trois cents, drawback sur ses ponts en fer et acier fabriqués par la compagnie des Ponts de Toronto, et fournis pour la construction première du chemin de fer canadien du Pacifique—tels ponts se trouvant à Chippewa-Creek, Duchesnay-Creek et Sturgeon-Falls—ainsi qu'autorisé par le bureau de la trésorerie le 27 avril 1883.

JOB. ABBOTT, président de la Compagnie de Ponts de Toronto.

OTTAWA, 28 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer, par ordre du bureau de la trésorerie, les papiers ci-inclus concernant la demande faite par la compagnie de Ponts de Toronto, d'une remise de droits sur les ponts fournis à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et de vous informer que le bureau a décidé qu'un drawback peut être accordé sur les ponts en acier dans les mêmes proportions que sur le fer, et que votre département devra établir le montant de droits payés, ainsi que le drawback sur ces droits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, secrétaire.

L'honorable ministre des douanes.

A l'honorable ministre des douanes :—

Au sujet des demandes ci-incluses, faites par la compagnie de Ponts de Toronto pour obtenir un drawback de $3,956.23 sur des ponts fournis à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et employés dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, à Chippewa-Creek, Duchesnay-Creek et Sturgeon-Falls, respectivement—18½, 22 et 43 milles à l'ouest de la station de Callander—j'ai l'honneur de faire le rapport qui suit :

Les ponts, dit-on, consistent en fer jusqu'à concurrence de 99,560 lbs à 5$\frac{3}{10}$ cents la lb., et 918 lbs à 3¾ cents la lb.,=$5,311.10 ; et en ouvrages d'acier jusqu'à concurrence de 161,724 lbs à 6¾ cents, et de 30, 128 lbs à 4½ cents=$12,272.13, soit une valeur totale de $17,583.23, sur laquelle le drawback, à 25 pour 100=$4,395.80, moins 10 pour 100, $439.57=$3,956.23 net, ainsi que ci-dessus.

On remarquera que ce ne sont pas des ponts en fer, mais en réalité des ponts en acier—leurs plus importantes et plus grandes portions étant de ce dernier métal, ainsi que l'indiquent les détails annexés à chaque demande.

Le 27 avril 1881 fut rendu un arrêté du conseil autorisant des remboursements de droits sur les ponts en fer, à certaines conditions y énoncées.

D'après une lettre écrite par vous-même à M. J. H. Bartlett, de Toronto, le 15 juin 1881, et dont copie est ci-annexée, il semblerait que le gouvernement eut pris en considération la question du paiement d'un drawback semblable sur les ponts en acier, mais je ne vois pas qu'il ait jamais été rien fait de définitif, soit par arrêté du conseil, soit autrement, dans le but de mettre un tel arrangement à exécution ; je ne vois pas non plus comment on eut pu légalement le faire, vu que l'acte 44 Vict., chap. 12, en vertu duquel les drawbacks du chemin de fer canadien du Pacifique étaient payables, énumèraient spécialement les articles sur lesquels on pouvait payer ces drawbacks, et au nombre desquels se trouvaient les ponts en fer.

Cet acte a été abrogé et remplacé par l'acte 45 Vict., chap. 7, qui énumère aussi les articles sur lesquels le remboursement de droits est autorisé ; au nombre de ces articles se trouvent encore les ponts en fer, mais dans aucun de ces actes il n'est fait mention de ponts en acier.

Par l'acte amendé concernant les droits de douane, 1881, les "poutres laminées, le fer à côtes, le fer angulaire et en T, en acier ou en fer et acier, ont été frappées d'un droit de 12½ pour 100, bien que l'item relatif aux ponts et ouvrages de structure était et est encore restreint aux "ponts en fer et fers de structure," tandis que "l'acier en lingots, barres, feuilles et rouleaux," est resté jusqu'ici sur la liste des articles admis en franchise.

L'acte et l'arrêté du conseil relatifs au drawback à être accordé sur les articles destinés au chemin de fer canadien du Pacifique, affirment tous deux que les sommes ainsi payables n'excéderont pas le montant des droits de douane que paieraient ces articles s'ils étaient importés en Canada. Le tarif de drawback pour les ponts en fer était par conséquent fixé à 25 pour 100, moins 10 pour 100 de déduction—25 pour 100 étant le taux exigible, en vertu du tarif, sur les ponts en fer; et tout le fer employé dans la construction des ponts en fer est imposable—ce qui n'est pas le cas pour les

ponts en acier—car bien que les réclamants disent littéralement que l'acier employé dans la construction des trois ponts actuellement en question " a payé les droits," je prends cette affirmation dans un sens général, car un examen des items détaillés dans les réclamations confirme l'idée que quelques-uns d'entre eux seraient naturellement, et ont probablement été fabriqués d'un métal admis en franchise. Quoi qu'il en soit, la valeur des ponts donnant lieu à un drawback, doit être—ainsi que prescrit par l'arrêté du conseil—déterminée dans chaque cas par le bureau de la trésorerie. Par conséquent l'affaire n'est pas de la compétence de ce département et doit nécessairement être soumise au bureau de la trésorerie pour qu'il décide : 1° Si (et à quel taux) il est désirable qu'un drawback soit accordé sur les ponts en acier, et, le cas échéant, que les mesures nécessaires soient prises pour en autoriser légalement le paiement; 2° quelle est la valeur de ces ponts relativement au drawback.

Respectueusement soumis,

W. G. PARMELEE, *comptable.*

DÉPARTEMENT DES DOUANES,
OTTAWA, 18 avril 1883.

OTTAWA, 15 juin 1881.

CHER MONSIEUR,—Le gouvernement, après avoir ré-examiné la question du paiement d'un drawback sur le matériel employé dans la fabrication de ponts pour le chemin de fer canadien du Pacifique, a décidé de payer les drawbacks sur ce matériel, qu'il soit en acier ou en fer, pourvu que tel acier ou fer soit imposable.

Par conséquent, l'arrêté du conseil en date du 27 avril 1881, devra se lire comme si les mots " acier ou " précédaient le mot " fer " dans les 9e et 20e lignes du dit arrêté.

Votre dévoué,

M BOWELL.

J. H. BARTLETT, Toronto, Ont.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS

Sous l'autorité de l'acte 44 Vict., chap. 12, et de l'arrêté du conseil en date du 27 avril 1881, y relatifs.

La compagnie de Ponts de Toronto, société industrielle érigée en corporation par statuts de la province d'Ontario, et ayant ses bureaux et usines en la cité de Toronto, dans la dite province, réclame $312.79, montant payable à la dite compagnie, sous l'autorité susdite, sur 918 lbs d'ouvrages de pont, en fer, et 30,128 lbs d'ouvrages de pont, en acier, expédiés sur les wagons nos 6371 et 4600 du Grand-Tronc de chemin de fer, le 1er jour de septembre A.D. 1882, à l'adresse de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Brockville, Ontario.

Le matériel a été expédié de Toronto, suivant l'annexe " A " et la lettre de voiture ci-jointe, et a été employé dans la construction du pont de poutres en tôle, de 54 x 14 pieds, jeté sur le creek Chippewa, à environ 18½ milles ouest de la station de Callander, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique.

La compagnie de ponts de Toronto,

Par JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

TORONTO, ONT., 14 avril A.D. 1883.

ANNEXE "A."

Liste du matériel expédié par la compagnie de ponts de Toronto, le 1er septembre 1882, pour le pont construit sur le creek Chippewa, environ 18½ milles à l'ouest de la station de Callander, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, division Est.

Pour ponts à poutres en tôle, de 54 x 14 *pieds.*

Wagons nos 6371 et 4600.	Fer. Lbs.	Acier. Lbs.
2 longerons en acier	....	20,880
3 poutres, 8 poutrelles et 2 pièces cannelées, en acier	....	9,003
1 baril de rivets	....	245
1 caisse de boulons, 2 plaques, 2 traîneaux à roulettes.	335	
8 tirants en fer	583	
	918	30,128

Réclamation évaluée comme suit :—

30,128 lbs d'ouvrages en acier (plan anglais), à 4 $\frac{5}{10}$ c. la livre	$1,355 76
918 lbs d'ouvrages en fer (plan anglais), à 3¾ c. la livre.	34 42
	$1,390 18
Droits sur ces ouvrages, à 25 pour 100 *ad valorem.* . .	$347 54
Moins 10 pour 100	34 75
Montant réclamé du gouvernement	$312 79

La compagnie de ponts de Toronto,

Par JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

Je, soussigné, Job Abbott, de Montréal, P.Q., jure solennellement et sincèrement que je suis le président et l'ingénieur en chef de la compagnie de ponts de Toronto—laquelle compagnie a des ateliers pour la fabrication de ponts en fer et acier, dans la cité de Toronto, en Canada—et que les 918 livres d'ouvrages de pont, en fer, et les 30,128 livres d'ouvrages de pont, en acier, expédiés dans des wagons de chemins de fer, ainsi qu'indiqué par l'annexe "A" et la lettre de voiture ci-jointe et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Brockville, Ont., suivant la liste ci-dessus, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans les ateliers de la dite compagnie de ponts, et vendues par cette dernière à la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique pour être entièrement employées dans la construction du pont du dit chemin de fer, jeté sur le creek Chippewa, environ 18½ milles à l'ouest de la station de Callander.

Signée et affirmée par serment devant moi, à Montréal, P.Q., ce 16e jour d'avril 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N.P.

JOB ABBOTT.

Je, soussigné, C. Drinkwater, de Montréal, P. Q., secrétaire et trésorier de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis : Que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de ponts de Toronto, à Montréal, P. Q., les 918 livres d'ouvrages de pont, en fer, et les 30,128 livres d'ouvrages de pont, en acier, mentionnées dans l'affidavit ci-annexé de Job Abbott, président et ingénieur en chef de la dite compagnie de ponts, et que le dit matériel a été, depuis les jours de mai A. D. 1882, employé par la dite compagnie de

chemin de fer dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin—le tout ayant servi à la construction du pont du dit chemin de fer, jeté sur le Creek Chippewa, environ 18½ milles à l'ouest de la station de Callander.

Signée et affirmée par serment devant moi, à Montréal, P. Q., ce 16e d'avril 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P

C. DRINKWATER.

La compagnie de Ponts de Toronto, société industrielle érigée en corporation par statuts de la province d'Ontario, et ayant ses bureaux et usines en la cité de Toronto, dans la dite province, réclame $1,183.36, montant payable à la dite compagnie, sous l'autorité susdite, sur 53,908 livres d'ouvrages de ponts, en acier, et 30,577 livres d'ouvrages de pont, en fer, expédiés sur le wagon n° 8135 du Grand Tronc de chemin de fer, le 22e jour d'août 1882, et aussi sur les wagons nos 4516, 1397 et 526 du Grand-Tronc, le 24e jour d'août A.D. 1882, à l'adresse de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Mattawa, *viâ* Brockville, Ontario. Ce matériel a été expédié de Toronto suivant l'annexe "A" et les connaissements ci-annexés, et a é é employé dans la construction du pont à armatures de 105 x 12 pieds, jeté sur le creek Duchesnay, environ 22 milles à l'ouest de la station de Callander, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique.

La compagnie de Ponts de Toronto,
Par JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

TORONTO, ONT., 14 avril 1883.

ANNEXE "A."

Liste du matériel expédié par la compagnie de Ponts de Toronto, les 22 et 24 août 1882, pour le pont à armatures jeté sur le creek Duchesnay, environ 22 milles à l'ouest de la station de Callander, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, division Est.

Pour pont à armatures, de 105 x 12 *pieds.*

Wagon n°		Fer Lbs.	Acier. Lbs.
8135—	12 pièces de semelle supérieure, et 4 poteaux, en acier	.....	17,780
	16 moises inclinées, et 8 barres de semelle inférieure, en fer	10,900	
4516—	1 poutrelle et 38 chevilles en acier . .	.....	3,638
	4 contre-fiches de semelle inférieure, 24 tirants, 2 traînaux à roulettes, 2 plaques et 14 arbalétriers, en fer	5,246	
	1 caisse de boulons et 2 barils de carvelles .	511	
1397—	7 poutres et 11 poutrelles en acier . .	.....	22,250
526—	10 poteaux intermédiaires en acier . .	.....	10,040
	30 tirants, 16 barres de semelle inférieure, 7 contrefiches, en fer.	13,920	
	1 baril de rivets	.....	200
		30,577	53,908

Réclamation évaluée à :—

53,908 lbs d'ouvrages en acier (plan américain) à 6¾ la lb . $3,638 79
30,577 do en fer, do à 5 3/10 " . 1,620 58

Valeur approximative du matériel, lors de l'expédition $5,259 37

Droits sur le matériel, à 25 pour 100, *ad valorem* . .	$1,314 84
Moins 10 pour 100	131 48
Montant réclamé du gouvernement . . .	$1,183 36

La compagnie de Ponts de Toronto,
Par JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

TORONTO, 14 avril 1883.

Je, soussigné, Job Abbott, de Montréal, P. Q., jure solennellement et sincèrement que je suis le président et l'ingénieur en chef de la compagnie de Ponts de Toronto—laquelle compagnie a des ateliers pour la fabrication de ponts en fer et acier dans la cité de Toronto, Canada—et que les 53,908 livres d'ouvrages de pont, en acier, et les 30,577 livres d'ouvrages de pont, en fer, expédiées sur des wagons de chemin de fer, ainsi qu'indiqué dans l'annexe "A" et les lettres de voitures ci-jointes, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Mattawa, *viâ* Brockville, Ontario, suivant la liste ci-dessus, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans les ateliers de la dite compagnie de Ponts et vendus par cette dernière à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer; et que ce matériel a été entièrement employé dans la construction du pont du dit chemin de fer sur le creek Duchesnay, environ 22 milles à l'ouest de la station de Callander.

Signée et affirmée par serment devant moi, à Montréal, P. Q., ce 16e jour d'avril A.D., 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

JOB ABBOTT.

Je, soussigné, C. Drinkwater, de Montréal, P. Q., secrétaire et trésorier de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Ponts de Toronto, à Montréal, P. Q., les 53,908 livres d'ouvrages de pont, en acier, et les 30,577 livres d'ouvrages de pont, en fer, mentionnées dans l'affidavit ci-contre de Job Abbott, président et ingénieur en chef de la dite compagnie de Ponts, et que le dit matériel a été, depuis le 1er mai 1882, employé par la dite compagnie de chemin de fer dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., ch. 15, et pour nulle autre fin—le tout ayant servi à construire le pont du dit chemin de fer sur le creek Duchesnay, environ 22 milles à l'ouest de la station de Callander.

Signée et affirmée par serment, devant moi, à Montréal, P. Q., ce 16e jour d'avril, A.D 18 3.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

C. DRINKWATER.

La compagnie de Ponts de Toronto, société industrielle érigée en corporation par statuts de la province d'Ontario, et ayant ses bureaux et usines en la cité de Toronto, dans la dite province, réclame $2,460.08, montant payable à la dite compagnie, sous l'autorité susdite, sur 68,983 livres d'ouvrages de pont, en fer, et 107,816 livres d'ouvrages de pont, en acier, expédiés sur les wagons nos 5514, 208, 2070, 1534 et 2215 du Grand Tronc de chemin de fer, le 18e jour de janvier A.D. 1883, et aussi sur les wagons nos 6816, 4648 et 1554 du Grand-Tronc de chemin de fer, le 23e jour de janvier A.D. 1883, à l'adresse de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Brockville, Ontario. Ce matériel a été expédié de Toronto, suivant l'annexe "A" et les connaissements ci-annexés, et a été employé dans la construction du pont à armatures, de 146 x 14 pieds, jeté sur la rivière à l'Esturgeon, à Sturgeon Falls, dans le district de Nipissingue, province d'Ontario, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, environ 43 milles à l'ouest de la station de Callander.

La compagnie de Ponts de Toronto,
Par JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

TORONTO, 14 avril 1883.

ANNEXE "A."

Liste du matériel expédié par la compagnie de ponts de Toronto, les 18 et 23 janvier 1883, pour le pont de la rivière à l'Esturgeon, à Sturgeon-Falls, district de Nipissingue, Ontario, sur le chemin de fer canadien du Pacifique—division Est—environ 43 milles à l'ouest de la station de Callander.

Pour pont à armatures, de 146 x 14 *pieds.*

Wagon	N°	Fer. Lbs.	Acier. Lbs.
5514	12 poteaux intermédiaires, en acier . . .	.....	24,665
208	40 barres et 4 tirants, en fer . . .	24,030	
2070	34 barres, en fer	23,650	
1534	12 sections supérieures, en acier . .	.....	20,600
2215	16 poutrelles en acier	.....	21,450
6816	9 poutres en acier	.....	13,500
	70 tirants et 6 barres, en fer . . .	12,750	
4648	4 poteaux corniers, en acier, 4 sections supérieures et 2 poteaux intermédiaires, en acier	.....	22,670
	4 contre-fiches inférieures, en fer . .	2,900	
1554	2 traîneaux à roulettes, 2 plaques et 18 jambettes, en fer	1,356	
	9 contre-fiches supérieures, en fer, 1 caisse de boulons et 2 barils de pièces moulées.	4,237	
	50 chevilles en acier et 1 baril de rivets. . .	.....	4,931
		68,983	107,816

Réclamation évaluée comme suit :—

107,816 lbs. d'ouvrages d'acier (plan américain), à $6\frac{3}{4}$c.		$7,277 58
68,983 do en fer do à $5\frac{3}{10}$c.		3,656 10
Valeur estimée du matériel, lors de l'expédition.		10,933 68
Droits sur ce matériel, .25 pour 100 *ad valorem.* . .		$2,733 42
Moins 10 pour 100		273 34
Montant réclamé du gouvernement . . .		$2,460 08

La compagnie de ponts de Toronto,
JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

TORONTO, 14 avril 1883.

Je soussigné, Job Abbott, de Montréal, P.Q., jure solennellement et sincèrement que je suis le président et l'ingénieur en chef de la compagnie de Ponts de Toronto—laquelle compagnie a des ateliers pour la fabrication de ponts en fer et acier, en Canada—et que les 68,933 livres d'ouvrages de ponts, en fer, et les 107,816 livres d'ouvrages de pont, en acier, expédiés sur des wagons, ainsi qu'indiqué par l'annexe "A" et les lettres de voiture ci-jointes, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, Brockville, Ontario, suivant la liste ci-dessus, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans les ateliers de la dite compagnie de Ponts, et vendues par cette dernière à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer, et que le dit matériel a entièrement servi à la construction du pont du dit chemin de fer, sur la rivière à l'Esturgeon, à Sturgeon Falls, district de Nipissingue, province d'Ontario, environ 43 milles à l'ouest de la station de Callander.

Signée et affirmée par serment devant moi, à Montréal, P.Q., ce 16e jour d'avril, A.D. 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N.P.

JOB ABBOTT.

Je, soussigné, C. Drinkwater, de Montréal, P.Q., secrétaire et trésorier de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Ponts de Toronto, à Montréal, les 68,983 livres d'ouvrages de pont, en fer, et les 107,816 livres d'ouvrages de pont, en acier, mentionnées dans l'affidavit ci-annexé de Job Abbott, président et ingénieur en chef de la dite compagnie de ponts, et que le dit matériel a été, depuis le 1er jour de mai, A.D. 1882, employé, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chapitre 14, et pour nulle autre fin—le tout ayant servi à construire le pont du dit chemin de fer sur la rivière à l'Esturgeon, à Sturgeon-Falls, dans le district de Nipissingue, province d'Ontario, environ 43 milles à l'ouest de la station de Callander.

Signée et affirmée par serment devant moi, à Montréal, P Q., ce 16e jour d'avril, A.D. 1883.
WILLIAM McLENNAN, notaire public.

C. DRINKWATER.

NOTE.—Aujourd'hui—17 mars 1883—cette réclamation n'est pas encore acquittée, vu qu'on ne s'est pas conformé aux conditions des lettres ci-annexées.

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

MONTRÉAL, 7 juin 1883.

MONSIEUR,—Nous vous envoyons ci-inclus nos réclamations, s'élevant à $894 de drawback sur des isoloirs, suivant mémoire ci-annexé. Vous nous ferez plaisir en transmettant, à votre convenance, un chèque pour ce montant.

Votre, etc.,

LA COMPAGNIE DE VERRE EXCELSIOR, par W. Y.

T. WATTERS, comptable adjoint, département des douanes, Ottawa.

OTTAWA, 9 juin 1883.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant, embrassant cinq réclamations de drawback pour des isoloirs fabriqués par vous et fournis à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première de sa ligne de télégraphe. Je regrette qu'il ne soit pas au pouvoir du département de faire droit à cette demande dans sa condition actuelle, et j'attirerai votre attention sur le fait que la loi prescrit de n'accorder de drawback que jusqu'à concurrence des " sommes d'argent n'excédant pas le montant de droits de douane qui auraient été payés sur ces articles, respectivement, s'ils eussent été importés en Canada." Vous verrez sans peine, d'après cette disposition, qu'il est absolument nécessaire que nous ayions une preuve convenable de la valeur des isoloirs en question ; et vous n'avez aucune preuve de cette nature—vos réclamations se bornant à demander la remise de tel montant de droits. Je dois vous informer qu'il faudra vous procurer et transmettre une preuve certaine de la valeur que des isoloirs exactement pareils avaient sur les marchés étrangers à l'époque où ont été faites vos différentes expéditions ; et lorsque cette preuve aura été fournie l'affaire sera soumise au bureau de la Trésorerie pour être réglée. Jusqu'à présent, il n'a pas été rendu d'arrêté régissant le remboursement de droits sur l'article en question, pour la raison que nous n'avons encore jamais reçu de demande comme la vôtre. Toutefois, ces remboursements sont toujours basés sur une ordonnance de ce bureau prescrivant les conditions à être observées, et il ne sera évidemment possible à ce département de demander une telle ordonnance que lorsque nous serons en mesure de soumettre au bureau tous les détails nécessaires quant aux prix, etc. Vous savez mieux que personne comment obtenir ces données, et sitôt que nous aurons reçu la preuve voulue, l'affaire ne tardera pas à être réglée. Vous avez les dates de vos différents envois; peut être le meilleur moyen serait-il de vous procurer, de personnes compétentes, des affidavits établissant définitivement les prix

qui gouvernaient leurs divers marchés à ces dates particulières. Il est possible que la fluctuation ait été très légère, mais il sera nécessaire, dans tous les cas, que nous sachions au juste ce qu'étaient les prix pour en arriver à une décision. Permettez-moi d'ajouter que lorsque vous transmettrez des réclamations de ce genre, à l'avenir, vous devrez fournir les renseignements que je viens d'indiquer.

J'ai l'honneur d'être, messieurs, votre obéissant serviteur,

THOS. J. WATTERS, comptable-adjoint.

La compagnie de verre Excelsior, Montréal, Q.

Ottawa, 14 juin 1883.

Messieurs,—J'ai reçu votre lettre d'hier au sujet d' "isoloirs," et je dois vous informer que le certificat de l'agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne sera pas suffisant pour les fins du bureau de la Trésorerie.

En jetant un coup-d'œil sur ma lettre du 9 courant, je vois que la preuve requise y est clairement exposée, et je ne puis que vous suggérer encore une fois de vous procurer, auprès de fabricants américains, des affidavits quant à la valeur sur leurs divers marchés, et établissant aussi que les prix ne varient pas mais sont fermes, ainsi que vous le dites.

J'ai l'honneur d'être, messieurs, votre obéissant serviteur,

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

La compagnie de verre Excelsior, Montréal.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 8, et de l'arrêté du conseil daté le 6 décembre 1881, y relatifs.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 12,600 isoloirs contenus dans des colis marqués et numérotés ainsi [B] Winnipeg, et expédiés de Montréal à Winnipeg, Man., suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de verre Excelsior,

Par W. YUILE, président.

20 mars 1883.

Je soussigné, William Yuile, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des actionnaires d'un établissement où sont fabriqués des isoloirs en verre, à Montréal, en Canada, et que les dits 12,600 isoloirs contenus dans les 126 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. R. Baker, C.C.P., Winnipeg, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de verre Excelsior à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 28e jour de mai 1883. John J. Cassidy, J.P. } W. YUILE.

Je soussigné, Charles Drinkwater, de Montréal, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de verre Excelsior, à Montréal, les 12,600 isoloirs mentionnés dans l'affidavit ci-joint de William Yuile, et que ces isoloirs ont été, depuis le 21e jour de mars 1881, ou sont destinés à être employés,

par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 4e jour de juin 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

C. DRINKWATER,

La compagnie soussignée réclame $210, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 14,000 isoloirs contenus dans des colis marqués et numérotés ainsi [K] Winnipeg, et expédiés de Montréal à W. H. Kelson, Winnipeg, Man., suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de verre Excelsior, 21 mai 1883.
W. YUILE, président.

Je, soussigné, William Yuile, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des actionnaires d'un établissement où sont fabriqués des isoloirs en verre, à Montréal, Canada, et que les 14,000 isoloirs contenus dans les 140 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit et expédiés à W. H. Kelson, Winnipeg, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Verre Excelsior à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer,

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 28e jour de mai 1883.
JOHN L. CASSIDY, J. P.

W. YUILE.

Je, soussigné, Charles Drinkwater, de Montréal, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer, et en son nom, de la compagnie de Verre Excelsior, à Montréal, les 14,000 isoloirs mentionnés dans l'affidavit ci-joint de W. Yuile, et que ces isoloirs ont été, depuis le 21e jour de mars 1881, ou sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère de son dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, le 4e jour de juin 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

C. DRINKWATER.

La compagnie soussignée réclame $195, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 130 caisses d'isoloirs contenus dans des colis marqués et numérotés ainsi :—[K | Winnipeg, et expédiés de Montréal à Winnipeg, Man., suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de verre Excelsior,
Par W. YUILE, président

25 avril 1883.

Je, soussigné, William Yuile, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des actionnaires d'un établissement où sont fabriqués des isoloirs en verre, à Montréal, Canada, et que les 13,000 isoloirs contenus dans les 130 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, C. C. P., Winnipeg, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Verre Excelsior à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 4e jour de juin 1883.
JOHN L. CASSIDY, J. P.

W. YUILE.

Je, soussigné, Charles Drinkwater, de Montréal, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Verre Excelsior, à Montréal, les 13,000 isoloirs mentionnés dans l'affidavit ci-joint de William Yuile, et que ces isoloirs ont été, depuis le 21e jour de mai 1881, ou sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 4e jour de juin 1883.
W. D. M. MARLER, N P.

C. DRINKWATER.

La compagnie soussignée réclame $150.00, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 10,000 isoloirs en verre contenus dans des caisses marquées et numérotées ainsi [B] Winnipeg, et expédiées de Montréal à W. B. Baker, C.C. Pacifique, Winnipeg, Man., suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de verre Excelsior,
Par W. YUILE, président.

26 mars 1883.

Je soussigné, William Yuile, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des actionnaires d'un établissement où sont fabriqués des isoloirs en verre, à Montréal, Canada, et que les 10,000 isoloirs contenus dans les 100 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à R. W. Baker, C.C.P., Winnipeg, Manitoba, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Verre Excelsior à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 28e jour de mai 1883.
JOHN L. CASSIDY, J.P.

W. YUILE.

Je, soussigné, Charles Drinkwater, de Montréal, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Verre Excelsior, de Montréal, les 10,000 isoloirs mentionnés dans l'affidavit ci-joint de William Yuile, et que ces isoloirs ont été, depuis le 21e jour de mars 1881, ou sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Victoria, chapitre 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 4e jour de juin 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

C. DRINKWATER.

La compagnie soussignée réclame $150, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 10,000 isoloirs en verre contenus dans des colis marqués et numérotés ainsi [B] Winnipeg, et expédiés de Montréal à W. R. Baker, C. C. P., Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de verre Excelsior, par
W. YUILE, président.

21 juin 1883.

Je, soussigné, William Yuile, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des actionnaires d'un établissement où sont fabriqués des isoloirs en

verre, à Montréal, Canada, et que les 10,000 isoloirs contenus dans les 100 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. R. Baker, C. C. P., Winnipeg, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Verre Excelsior à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 28e jour de mai A. D. 1883.
JOHN L. CASSIDY, J. P.

W. YUILE.

Je, soussigné, Charles Drinkwater, de Montréal, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Verre Excelsior, à Montréal, les 10,000 isoloirs mentionnés dans l'affidavit ci-joint de William Yuile, et que ces isoloirs ont été, depuis le 21e jour de mars 1881, ou sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vic., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 4e jour de juin, A. D. 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

C. DRINKWATER,

$4,036.00

OTTAWA, 29 mai 1883.

Reçu du département des douanes la somme de quatre mille trente-six piastres, montant de cette réclamation de drawback sur le pont en acier construit par cette compagnie sur la rivière Assiniboine, à Brandon, Manitoba, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique.

La compagnie de Ponts de Toronto,

Par JOB ABBOTT, président.

La décision du bureau de la Trésorerie a été communiquée à ce département à la date du 22 avril 1883—voir liasse 1181–83—à l'effet qu'un drawback sera payé sur les ponts en acier, et que ce département établira le montant payable, etc.

Il semblerait, d'après les meilleurs renseignements pouvant être actuellement obtenus, que la valeur du pont en acier construit par la compagnie de ponts de Toronto sur l'Assiniboine, à Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, eût été, pour la portion construite sur le plan américain, de 6¾ cents la livre, et, pour la portion construite sur le plan anglais, de 4 cents.

Les quantités qu'on a juré avoir été employées sont 230,107 livres d'après le plan américain, et 60,138 livres d'après le plan anglais.

Sur cette base, le drawback payable serait comme suit :—

230,107 livres à 6¾ cents	$15,532 22
60,138 " 4 "	2,405 52
Valeurs totales	$17,937 74
Valeur, 25 pour 100	4,484 43
Moins 10 pour 100	448 43
Tel que fixé par arrêté du conseil, 28 avril 1881 = net.	$ 4,036 00

J. JOHNSON,
W. G. PARMELEE.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 29 mars 1883.

DÉCLARATION ET RÉCLAMATION.

Sous l'autorité de l'acte 44 Vict., ch. 12, de l'arrêté du conseil daté le 27 avril 1881, et de la décision du bureau de la Trésorerie, en date du 27 avril 1883, y relatifs.

La compagnie de Ponts de Toronto, société industrielle érigée en corporation par statuts de la province d'Ontario, et ayant ses bureaux et usines dans la cité de Toronto, en la dite province, réclame $4,165.42, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 290,245 livres d'ouvrages de pont, en acier, expédiées sur les wagons nos 1573, 1389, 3135, 3081 et 393 du chemin de fer Michigan Central, le 11e jour de janvier, A.D. 1882, à A. B. Stickney, écr., surintendant, division ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, Brandon, Manitoba; aussi sur les wagons nos 2385, 1617, 1501, 3763, 3561, 2127 et 1127 du chemin de fer Michigan Central, le 11e jour de mars, A.D. 1882, à W. C. Van Horne, écr., gérant général, C.C.P., Brandon, Manitoba; et aussi par la compagnie américaine de Messageries, le 13e jour de mars, A.D. 1882, à W. C. Van Horne, écr., gérant général, C. C. P., Winnipeg, Manitoba.

Ce matériel a été expédié de Toronto suivant l'annexe marquée A, les lettres des voitures et les reçus ci-joints, et il a été employé dans la construction de l'arche volante—230 x 14 pieds—et des deux arches à longerons—68 x 8 pieds—du pont jeté sur la rivière Assiniboine, à Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique.

La compagnie de Toronto,
Par JOB ABBOTT, président.

TORONTO, ONT., 28 mai 1883.

ANNEXE "A."

Liste du matériel expédié par la compagnie de Ponts de Toronto, les 11 janvier, et les 11 et 13 mars 1882, pour un pont sur la rivière Assiniboine, à Brandon, Manitoba, sur le chemin de fer canadien du Pacifique.

Pour l'arche volante, 230 x 14 *pieds.*

	Wagons M.C.	Lbs.
28 poutrelles	1573	26,344
10 poutrelles	1389	27,682
2 poutres et mécanisme de plaque tournante.	3135	25,560
14 poutrelles do do	3081	25,[illegible]80
Le reste des do do	393	15,971
18 pièces de semelles, accessoires et chevilles	2385	22,006
5 do et 14 poteaux . .	1617	24,130
15 do et 3 poteaux et accessoires.	1501	29,430
8 do et 16 poteaux et accessoires	3763, 3561	15,568
12 poteaux, 24 poutrelles et accessoires.....	2127, 1127	15,475
2 pièces de semelle inférieure . .	messageries	2,661
Total expédié de Toronto pour l'arche volante.		230,107

Pour deux arches à longerons, 68 x 8 *pieds.*

	Wagons M.C.	Lbs.
2 longerons de 68 pds chargés sur deux wagons	3763	29,264
7 souspoutres, 24 tirants et accessoires . .	3561	
2 longerons de 68 pds chargés sur deux wagons	2127	30,874
7 souspoutres, 24 tirants et accessoires . .	1127	
Total expédié de Toronto pour les arches à longerons		60,138

Réclamation évaluée comme suit :—

230,107 livres, arche volante, en acier, plan américain, à 7c. la lb	$16,107 49
60,138 livres, arches à longerons, en acier, plan anglais, à 4c. la lb	2,405 52
Valeur estimée des ouvrages d'acier, lors de l'expédition	$18,513 01
Droit sur le matériel ci-dessus, 25 pour 100 *ad valorem*	4,628 25
Moins 10 pour 100	462 83
Montant réclamé du gouvernement	$4,165 42

La compagnie de Ponts de Toronto,
par JOB ABBOTT, président et ingénieur en chef.

TORONTO, ONT., 28 mai 1883.

Je, soussigné, Job Abbott, de Montréal, province de Québec, jure solennellement et véritablement que je suis le président et l'ingénieur en chef de la compagnie de Ponts de Toronto—laquelle compagnie a des ateliers pour la fabrication de ponts en fer et en acier, dans la cité de Toronto, en Canada—et que les 290,245 livres d'ouvrages de pont, en acier, expédiées en wagons de chemin de fer et par express, ainsi qu'indiqué par les lettres de voitures et le reçu des messageries ci-joints, et adressés au surintendant de la division ouest ou gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique, à Brandon ou Winnipeg, Manitoba, suivant la liste ci-dessus, ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans les ateliers de la dite compagnie de Ponts, et vendues par cette dernière à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin, et que le dit matériel a été entièrement employé dans la construction du pont du dit chemin de fer sur la rivière Assiniboine, à Brandon, Manitoba.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, P. Q., ce 28e jour de mai A.D. 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } JOB ABBOTT.

Je, soussigné, C. Drinkwater, de Montréal, province de Québec, secrétaire et trésorier de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que A. B. Stickney, autrefois surintendant général de la division ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, a acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Ponts de Toronto, à Winnipeg, Manitoba, les 290,245 livres d'ouvrages de pont, en acier, mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Job Abbott, président et ingénieur en chef de la dite compagnie de Ponts, et que ce matériel a été, depuis le 21e jour de mars 1882, employé par la dite compagnie de chemin de fer dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin—le tout ayant servi à construire le pont du dit chemin de fer sur la rivière Assiniboine, à Brandon, Manitoba.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, P.Q., ce 28e jour de mai A D. 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. } C. DRINKWATER.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., ch. 7, et de l'arrêté du conseil daté le 6 décembre 1882, y relatif.

La compagnie soussignée réclame $201.60, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 26,800 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses

marquées et désignées ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., et expédiées de Toronto à Winnipeg, suivant lettre de voiture, C. C. V., wagon N° 13,196, M. C.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée).

Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 22 mai 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Tronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 26,880 livres de carvelles de chemins de fer contenues dans les 160 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et indiqués ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 26e jour de mai 1883. J. GOLDING, receveur suppléant. } JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles seront destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 15e jour de juin 1883. T. CRAIG, J. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) est par le présent autorisé, et le chèque N° 7701 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes,
Ottawa, 20 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent une piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

J. LIVINGSTONE,
par C. G. BLACK.

25 juin 1883.

La compagnie soussignée réclame $201.60, montant à elle payable, sous l'autorité ci dessus, sur 26,880 livres de carvelles de chemins de fer contenues dans les colis marqués et indiqués ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel, chemin de fer canadien du Pacifique, et expédiés de Toronto, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 5757 du chemin de fer de Credit-Valley.

La compagnie de Boulons et de fer de Toronto,
Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 19 mai 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité

limitée)—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 160 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à M. H. Kelson, chef du matériel, C.C.P., Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi,
à Toronto, ce 19e jour de mai 1883.
J. GOLDING, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, à Toronto, les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi,
à Montréal, ce 15e jour de juin 1883.
T. CRAIG, J. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) est par le présent autorisé, et le chèque n° 7701 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DEPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 20 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent une piastres et soixante cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

J. LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

25 juin 1883.

La compagnie soussignée réclame la somme de $403.20, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles de chemin de fer, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel, chemin de fer canadien du Pacifique, et expédiés de Toronto à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe, messageries de Wilson.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),
Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 11 juin 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 53,760 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, chemin de fer canadien du Pacifique, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi,
à Toronto, ce 12e jour de juin 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 53,760 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 15e jour de juin 1883.
T. CRAIG, J. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque N° 7701 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 20 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

J. LIVINGSTONE,
par C. G. BLACK.

25 juin 1883.

La compagnie soussignée réclame $141.75, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 16,800 livres de boulons et écrous contenus dans les caisses marquées et indiquées ainsi :—La Compagnie de Construction James Worthington, et expédiées de Toronto à Ottawa suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),
par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 1er juin 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous ou carvelles, à Toronto, Canada—et que les 16,800 livres de boulons et écrous contenues dans les 150 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à la "La Compagnie de Construction de James Worthington," Matawa, Ont., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 5e jour de juin 1883.
J. BEATY.

JOHN LIVINGSTONE.

Je soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 16,800 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 15e jour de juin 1883.
T. CRAIG, J. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $141.75 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque N° 7701 inclus à cette un.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 20 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent quarante et une piastres et soixante-quinze cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

J. LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

25 juin 1883.

La compagnie soussignée réclame $378, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 50,400 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses marquées et indiquées ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., et expédiées de Toronto à Winnipeg, Man., suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsalibité limitée),
Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 15 juin 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 50,400 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 300 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, chef du matériel, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg, ont été à ma connaissance personnelle entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce jour de juin 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 50,400 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 18e jour de juin 1883.
T. CRAIG, J. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $378 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) est par le présent autorisé, et le chèque n° 7729 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de trois cent soixante-dix-huit piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

J. LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

25 juin 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vic., chap. 14, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatif.

Les soussignés réclament $453.00, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 60,480 livres de carvelles en fer forgé, contenues dans des caisses marquées et désignées ainsi :—C. P. R. [M], wagons 2520, 3092, C. C. P., et expédiées de Montréal à Mattawa, suivant lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY et Cie.

21 mai 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des associés de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 60,480 livres de carvelles contenues dans les 360 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et expédiées à James Worthington, Mattawa, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 60,480 livres de carvelles en fer forgé mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $453.60 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 7758 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 22 juin 1883.

Reçu du département des douanes d'Ottawa la somme de quatre cent cinquante-trois piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

26 juin 1883.

Les soussignés réclament $226.80, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 30,240 livres de carvelles en fer forgé, contenues dans des caisses marquées et numérotées ainsi :—C. C. P. [M], wagon 1272, C. C. P., expédiées de Montréal à Mattawa, suivant lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

14 mai 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des associés de la maison Peck, Benny et Cie, propriétaires d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada, et

que les 30,240 livres de carvelles contenues dans les 180 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et expédiées à James Worthington, Mattawa, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi à Montréal, ce 19e jour de juin 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 30,240 livres de carvelles en fer forgé mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles ont été, depuis le 21e jour de mars 1881, ou sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $226.80 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 7758 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 22 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de deux cent vingt-six piastres et quatre-vingts cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

26 juin 1883.

Les soussignés réclament $640.08, montant à eux payable, sous l'autorité ci-dessus, sur 85,344 livres de carvelles en fer forgé contenues dans des caisses marquées et numérotées ainsi :—C. C. P. [W], wagons 3058, 3126, 2844 C. C. P., et expédiées de Montréal à Winnipeg suivant lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

28 mai 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des associés de la maison Peck, Benny et Cie, propriétaire d'un établissement où l'on fabrique des carvelles en fer forgé, à Montréal, en Canada, et que les 85,344 livres de carvelles contenues dans les 5[illegible]8 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 85,344 livres de carvelles en fer forgé mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la

dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883. WILLIAM McLENNAN, N. P. — T. H SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $640.08 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 7758 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DEPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 22 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de six cent quarante piastres et huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

26 juin 1883.

Les soussignés réclament $640.08, montant à eux payable, sous l'autorité ci-dessus, sur 85,314 livres de carvelles en fer forgé contenues dans des caisses marquées et numérotées ainsi :—C. C. P. [W], wagons 3672, 4385, 1122, C. C. P., et expédiées de Montréal à Winnipeg suivant lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

28 mai 1883

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des associés de la maison Peck, Benny et Cie, propriétaires d'un établissement où l'on fabrique des carvelles en fer forgé, à Montréal, en Canada, et que les 85,344 livres de carvelles contenues dans les 508 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883. M. P. RYAN, receveur. — JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 85,344 livres de carvelles en fer forgé mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 19e jour de juin 1883. WILLIAM McLENNAN, N. P. — T. G. SHAUGNESSY.

Paiement de la somme de $640.08 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 7758 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 22 juin 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de six cent quarante piastres et huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus

PECK, BENNY ET CIE.

26 juin 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 17, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatif.

La compagnie soussignée réclame $529.20, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 70,500 livres de carvelles de chemin de fer, contenues dans des caisses marquées et indiquées ainsi :

Expédiées de Toronto à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée).

Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 29 juin 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où il se fabrique des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 70,560 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 420 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, chef du matériel, chemin de fer canadien du Pacifique, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 29e jour de juin 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 70,560 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 9e jour de juillet 1883.
T. CRAIG, J.P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $529.20 a la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 7884 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 13 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cinq cent vingt-neuf piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 16 juillet 1883.

La compagnie soussignée réclame $168.84, montant à elle payable sous l'autorité ci-dessus, sur 22,512 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses marquées et indiquées ainsi :—John Ross, et expédiées de Toronto à Prince-Arthur's-Landing suivant lettre de voiture ci jointe, Ligne de Messageries de l'Ouest.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 19 juin 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement que je suis directeur de la Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada – et que les 22,512 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 134 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Prince-Arthur's-Landing, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 20e jour de juin 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la Compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,512 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 57 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 9e jour de juillet 1883.
T. CRAIG, J. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $168.84 à la Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 7,884 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 13 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent soixante-huit piastres et quatre-vingt-quatre cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 16 juillet 1883.

La compagnie soussignée réclame $515, à elle payable sous l'autorité ci-dessus, sur 42,000 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses marquées et indiquées ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel, et expédiées de Toronto à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

La Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto,
Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 22 juin 1882.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 42,000 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 250 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées, ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues, par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 22e jour de juin 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fait serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer, et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 42,000 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 9e jour de juillet 1883. J. CRAIG, J. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $315 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 7884 transmis à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 13 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de trois cent quinze piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 16 juillet 1883.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable, sous l'autorité ci-dessus, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenus dans des caisses marquées et désignées ainsi :—John Ross, et expédiées de à Nipigon, suivant lettre de voiture ci-jointe.

La Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée).

Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 17 juillet 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Nipigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 17e jour de juillet 1883. J. BEATY, receveur suppléant. } JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fais serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883. T. CRAIG, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 7973 transmis à cette fin.

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 28 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 31 juillet 1883.

La compagnie soussignée réclame $94.50, montant à elle payable sous l'autorité ci-dessus, sur 11,200 livres de boulons et écrous contenues dans des caisses marquées et désignées ainsi :—John Ross, et expédiées de Toronto à Prince-Arthur's-Landing, suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée).

Par JOHN LIVINGSTONE.

13 juillet 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 11,200 livres de boulons et écrous contenus dans les 100 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Prince-Arthur's-Landing, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 16e jour de juillet 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) à Toronto, les 11,200 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883.
T. CRAIG, J. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.50 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 7973 inclus à cette fin.

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 28 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre-vingt-quatorze piastres et cinquante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 31 juillet 1883.

La compagnie soussignée réclame $201.60, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses

marquées et désignées ainsi :—John Ross—et expédiées de Toronto à Nipigon suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),
Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 17 juillet 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 160 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Nipigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la Compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 17e jour de juillet 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.
} JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la Compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict, chap 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883.
T. CRAIG, J. P.
} THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 7973 inclus à cette fin.

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 28 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent une piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 31 juillet 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatif.

La compagnie soussignée réclame $202.38, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 92,000 livres d'éclisses de fer embarquées à bord du steamer *Myles* et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant connaissement ci-joint.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO

30 mai 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, Canada—et que les 92,000 livres d'éclisses de fer embarquées à bord

du steamer *Myles* mentionné dans le connaissement ci-joint, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 7e jour de juin 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. — CHARLES S. WILCOX.

Je, soussigné, Charles Drinkwater, de Montréal, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, Ontario, les 92,000 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, en la cité de Montréal, ce 13e jour de juillet 1883. W. D. M. MARLER, G.C.S. District de Montréal. — C. DRINKWATER.

Paiement de la somme de $202.38 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 7927 inclus à cette fin.

THOS. J. WATTERS, comptable adjoint.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 19 juillet 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent deux piastres et trente-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La Compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par CHARLES S. WILCOX.

HAMILTON, 24 juillet 1883.

La compagnie soussignée réclame $103.84, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 47,210 d'éclisses de fer embarquées dans le steamer "Acadia," et expédiées d'Hamilton à Prince-Arthur's Landing, suivant connaissement ci-joint.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

5 juillet 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, à Hamilton, Canada—et que les 47,210 livres d'éclisses de fer embarquées dans le steamer *Acadia* mentionné dans le connaissement ci-joint, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Prince-Arthur's-Landing, ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 10 jour de juillet 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. — CHAS. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, les 47,210 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer,

dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $103.84 à la compagnie de Laminoir de Toronte est par le présent autorisé, et le chèque n° 7994 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, 2 août 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent trois piastres et quatre-vingt-quatre cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir de Toronto,
Par CHAS. S. WILCOX.

HAMILTON, 6 août 1883.

La compagnie soussignée réclame $57.15, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 25,980 livres d'éclisses de fer embarquées dans le steamer *Glenfinlas*, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg suivant le connaissement ci-joint.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

22 juin 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 25,980 livres d'éclises de fer embarquées dans le steamer *Glenfinlas* mentionné dans le connaissement ci-joint, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 24e jour de juin 1883,
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 25,980 livres d'éclisses de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $57.15 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 7994 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 2 août 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cinquante-sept piastres et quinze cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par CHAS. S. WILCOX.

HAMILTON, 6 août 1883.

La compagnie soussignée réclame $531.09, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 241,430 livres d'éclisses de fer embarquées à bord du steamer *Myles*, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg suivant connaissement ci-joint.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

11 juin 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 241,430 livres d'éclisses de fer embarquées à bord du steamer *Myles* mentionné dans le connaissement ci-joint, marquées et désignées ainsi que susdit, et adressées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 14e jour de juin 1883.
M. McCulloch.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fais serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 241,430 livres d'éclisses de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883.
William McLennan, J. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $531.09 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque nº 7994 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 2 août 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cinq cent trente et une piastres et neuf cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La Compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX.

Hamilton, 6 août 1883.

La compagnie soussignée réclame $35.74, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 16,250 livres d'éclisses de chemin de fer embarquées à bord du steamer *Acadia*, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant connaissement ci-joint.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

6 juillet 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 16,250 livres d'éclisses de fer embarquées dans le steamer *Acadia* mentionné dans le connaissement ci-joint, marquées et désignées ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie

de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 10e jour de juillet 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent proposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 16,250 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883.
WILLIAM MCLENNAN, J. P.

T. J. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $35.74 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 7994 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 2 août 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de trente-cinq piastres et soixante-quatorze cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La Compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX.

HAMILTON, 6 août 1883.

La compagnie soussignée réclame $126.03, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 58,275 livres d'éclisses de fer contenues dans les colis marqués et numérotés ainsi :—Wagons 2046, 2240, et expédiés d'Hamilton à Winnipeg suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

9 juillet 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 57,275 livres d'éclisses de fer contenues dans les deux wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et expédiées à M. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 11e jour de juillet 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaugnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 57,275 livres d'éclisses mentionnés dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la

dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi qne défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 23e jour de juillet 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $126.03 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 7994 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DEPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 2 août 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent vingt-six piastres et trois cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La Compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX.

HAMILTON, 6 août 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatifs.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et désignés ainsi : John Ross—et expédiés de Toronto à Nipigon, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 2319.

La Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),
Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 20 juillet 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci jointe, marqués et désignés ainsi que susdit, et adressés à John Ross, Nipigon, ont été à ma connaissance personnelle entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés à la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 23e jour de juillet 1883. J. BEATY, receveur suppléant. } JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos.G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap.14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'août 1883. T. CRAIG, J.P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer est par le présent autorisé, et le chèque n° 8201 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et désignés ainsi:—John Ross, et expédiés de Toronto à Nipigon, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 2366.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto,
Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 24 juillet 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et désignés ainsi que susdit, et adressés à John Ross, Nipigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendus par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés à la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronte, ce jour de juillet 1883. J. BEATY, receveur suppléant. } JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment, devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'août 1883. T. CRAIG, J. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8201 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent quatre-vingt neuf piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons d'éclisse contenues dans des colis marqués et

désignés ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel, et expédiés de Toronto à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 2123.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée),
Par ROBERT LEA FEATHERSTONHAUGH.

TORONTO, 11 août 1883.

Je, soussigné, Robert Lea Featherstonhaugh, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis secrétaire de la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto —laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 22,400 livres de boulons d'éclisse marquées et numérotées ainsi que susdit, et adressées à W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., Winnipeg, ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la confection première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 11e jour d'août 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.
} ROBT. L FEATHERSTONHAUGH.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons d'éclisse mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Robert Lea Featherstonhaugh, et que ces boulons d'éclisse sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict, chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
T. CRAIG, J. P.
} T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque N° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et désignés ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel, et expédiées de Toronto à Winnipeg suivant lettre de voiture ci jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto,
Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 16 août 1883.

Je, soussigné, John Livingston, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et désignés ainsi que susdit, et adressés à W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et

vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employés dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 18e jour d'août 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap., 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
T. CRAIG, J. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la Compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $282.55, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 33,488 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et désignés ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel, et expédiés de Toronto à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe, wagons n°s 248 et 222.

La Compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto.

Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 25 août 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 33,488 livres de boulons et écrous contenues dans les 299 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel C. C. P., Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 27e jour d'août 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer, de la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, les 33,488 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-

joint de John Livingstone, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883. T. Craig, J. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $282.55 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent quatre-vingt-deux piastres et cinquante-cinq cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. Black.

Montréal, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $201.60, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses marquées et désignées ainsi :—W. H. Kelson, chef du matériel—et expédiées de Toronto à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,
Par R. L. FEATHERSTONHAUGH.

Toronto, 8 août 1883.

Je, soussigné, R. L. Featherstonhaugh, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis secrétaire de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 160 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et adressées à W. H. Kelson, chef du matériel, chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce jour d'août 1883. J. Beaty, receveur suppléant. } R. L. FEATHERSTONHAUGH.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de R. L. Featherstonhaugh, et que ces carvelles de chemin de fer sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883. T. Craig, J.P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de deux cent une piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $168.84, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 22,512 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses marquées et numérotées ainsi—John Ross, Népigon—et expédiées de Humber à Toronto, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 8407 du C. G. T.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto.
Par ROBERT LEA FEATHERSTONHAUGH.

Je, soussigné, Robert Lea Featherstonhaugh, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis secrétaire de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto —laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 22,512 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 134 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit, et adressées à John Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 10e jour d'août 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

R. L. FEATHERSTONHAUGH.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, les 22,512 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Robert Lea Eeatherstonhaugh, et que ces carvelles de chemin de fer sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de sept. 1883.
T. CRAIG, J. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $168.84 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent soixante-huit piastres et quatre-vingt-quatre cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTREAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $252, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 33,600 livres de carvelles de chemin de fer, contenues dans des caisses marquées et désignées ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel,—et expédiées de Humber à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon 25043 du C. G.-T.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE, comptable.

TORONTO, 21 août 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis gérant de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 33,600 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 200 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et adressées à W. H. Kelson, chef du matériel, C.C.P., Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce jour d'août 1883.
J. GOLDING, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, les 33,600 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
T. CRAIG, J.P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $252 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent cinquante-deux piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $201.60, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des caisses marquées et indiquées ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel—et expédiées de Humber à Winnipeg suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 3920.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 27 août 1883.

Je, soussigné, John Livingstone, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis secrétaire de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 160 caisses mentionnées dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et adressées à W. H. Kelson, chef du matériel, chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,

à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 27e jour d'août 1883.
J. BEATY, receveur suppléant.

JOHN LIVINGSTONE,

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, les 26,880 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de John Livingstone, et que ces carvelles de chemin de fer sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
T. CRAIG, J. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8202 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMEMT DES DOUANES, OTTAWA, 8 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de deux cent une piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus

JOHN LIVINGSTONE,
Par C. G. BLACK.

MONTRÉAL, 12 septembre 1883.

OTTAWA, 14 septembre 1883.

MESSIEURS,—J'ai reçu certaines demandes de drawback sur des éclisses fournies par votre compagnie aux autorités du chemin de fer canadien du Pacifique en exécution du contrat du 7 avril dernier. Comme le prix de ces éclisses a beaucoup baissé depuis la fixation de notre taux de £6. 15s. la tonne, comme base de drawback, je ne pourrai pas vous envoyer le chèque avant d'avoir eu l'occasion de consulter le ministre des douanes sur le sujet. Le ministre est actuellement dans l'ouest, mais la question lui sera soumise dès qu'il sera de retour.

Je suis, messieurs, votre obéissant serviteur,
W. G. PARMELEE, comptable.

La compagnie de Laminoir d'Ontario, Hamilton, Ont.

OTTAWA, 21 septembre 1883.

MESSIEURS,—Relativement à ma lettre de date récente au sujet du règlement de vos dernières réclamations de drawback sur des éclisses fournies à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, je dois vous informer qu'après consultation avec le ministre des finances (qui exerce les fonctions de ministre des douanes par intérim), il a été décidé que pour les récents envois et ceux de dates antérieures pendant la période dans laquelle a été fait votre contrat du 7 avril, £5 15s.—soit $28—seraient un prix raisonnable par tonne, et c'est sur cette base que j'ai réglé les huit dernières réclamations reçues de vous. J'ai, en conséquence, l'honneur de vous transmettre, par l'entremise du receveur des douanes à votre port, un chèque de $1,260.91, pour solde de drawback au taux réduit mentionné dans les réclamations ci-dessus, au lieu de la somme de $1,479.19 réclamée. Vous voudrez bien établir toutes vos réclamations futures sur cette base, vu que vous en obtiendrez ainsi le paiement beaucoup plus vite, cette division ayant beaucoup trop d'autres affaires pressantes

pour pouvoir prendre le temps de modifier les chiffres de chaque réclamation individuelle présentée.

Je suis, messieurs, votre obéissant serviteur,

W. G. PARMELEE, comptable.

La compagnie de Laminoir d'Ontario, Hamilton, Ont.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil daté le 6 décembre 1881, y relatifs.

La compagnie soussignée réclame $93.18, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 49,680 livres d'éclisses de fer contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—wagons, 2406 et 2337, et expédiés d'Hamilton à Winnipeg suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

11 juillet 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 49,680 livres d'éclisses de fer contenues dans les deux wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et numérotées ainsi que susdit et adressées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 26e jour de juillet 1884.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite campagnie du chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, Ont., les 49,680 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $93.18 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre-vingt-treize piastres et dix-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par H. H. W.

HAMILTON, 14 avril 1883.

La compagnie soussignée réclame la somme de $210.19 à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 112,130 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 2404, 2307, 2322 et 2410, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

27 juillet 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 112,130 livres d'éclisses de fer contenues dans les quatre wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 30e jour de juillet 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. } CHARLES S. WILCOX,

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, les 112,130 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, J. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $210.09 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent dix piastres et neuf cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par H. H. W.

HAMILTON, 24 sept. 1883.

La compagnie soussignée réclame la somme de $159.18 à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 84,845 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons marqués et numérotés ainsi—2316, 2417 et 2381, et expédiées d'Hamilton à Port-Arthur, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

13 août 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 84,845 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marquées et désignées ainsi que susdit, et adressées à John Ross, Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 17e jour d'août 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. } CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 84,845 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de sept. 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de cent cinquante-neuf piastres et dix-huit cents à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent cinquante-neuf piastres et dix-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par H. H. W.

HAMILTON, 24 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame la somme de $157.87, à elle payable sous l'autorité susdite, sur 84,205 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 2448, 2327 et 2337, et expédiées d'Hamilton à Maza Ramah, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

15 août 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, Ont., jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 84,205 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, à Maza Ramah, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment, devant moi, à Hamilton, ce 21e jour d'août 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. — CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos.G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du Pacifique canadien, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 84,205 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $157.87 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent cinquante-sept piastres et quatre-vingt-sept cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario, par
H. H. W.

HAMILTON, 24 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $157.68, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 84 085 livres d'éclisses de fer contenues dans les wagons numérotés 2186, 2303 et 2397, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

22 août 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., d'Hamilton, en Canada—et que les 84,085 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 25e jour d'août 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 84,085 livres d'éclisses de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
WILLIAM McLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $157.68 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent cinquante-sept piastres et soixante-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par H. H. W.

HAMILTON, 24 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $160.50, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 85,620 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 2305, 2314 et 2387, et expédiées d'Hamilton à Port-Arthur, suivant lettre de voiture ci jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

27 août 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemins de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 85,620 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 29e jour d'août 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 85,620 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $160.50 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent soixance piastres et cinquante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par H. H. W.

HAMILTON, 24 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $160.68, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 85,720 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les numéros 2301, 2377 et 2327, et expédiées d'Hamilton à Maza Ramah, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

29 août 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 85,720 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Maza Ramah, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 3e jour de sept. 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHARLES S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, les 85,720 livres d'éclisses de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de sept 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N.P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $160.68 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent soixante piastres et soixante-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par H. H. W.

HAMILTON, 24 septembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $161.63, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 86,140 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 2441, 2417 et 2352, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO,

31 août 1883.

Je soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de chemin de fer, etc., à Hamilton, en Canada, et que les 86,140 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lette de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie de chemin de fer du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 3e jour de septembre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHS. S. WILCOX.

Je soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, les 86,140 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 6e jour de septembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $161.63 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8282 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 21 septembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent soixante une piastres et soixante-trois cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par H. H. W.

HAMILTON, 24 septembre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatifs.

Les soussignés réclament $94.26, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—50 barils de boulons d'éclisse, $3\frac{1}{2} \times \frac{3}{4}$, marque *C. C. P.* (*M*)., et expédiés de Montréal à Jas. Worthington, Mattawa, Ontario, suivant lettre de voiture ci-jointe.

MONTRÉAL, 27 septembre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, P.Q., jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons d'éclisse, en fer, à Montréal, en Canada--et que les 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à Jas. Worthington, Mattawa, Ont., ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par nous à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour ce septembre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 11,200 livres de boulons mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons ont depuis le 21e jour de mars 1881, été ou sont destinés à être employés par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vic., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883.
W. CLENDENNING, J.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.26 à Pillow, Hersey et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8435 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 9 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre-vingt-quatorze piastres et vingt-six cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY ET CIE.

MONTRÉAL, 12 octobre 1883.

Les soussignés réclament $94.26, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—50 barils de boulons d'éclisse, $3\frac{1}{2} \times \frac{3}{4}$, C. C. P., Port-Arthur—et expédiés de Montréal à John Ross, Port-Arthur, suivant lettre de voiture ci-jointe.

MONTRÉAL, 21 sept. 1883.

Je soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, P. Q., jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des associés de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons d'éclisse, en fer, à Montréal, en Canada—et que les 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Pillow, Hersey et Cie, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 25e jour de septembre 1883. M. P. Ryan, receveur. } RANDOLPH HERSEY.

Je soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 11,200 livres de boulons à écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons à écrous sont destinés à être employés par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883. W. Clendenning, J. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.26 à Pillow, Hersey et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8435 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable,

Département des douaes, Ottawa, 9 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre-vingt-quatorze piastres et vingt-six cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY et COMPAGNIE.

Montréal, 12 octobre 1883.

Les soussignés réclament $94.26, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—50 barils de boulons d'éclisse, $3\frac{1}{2}$ x $\frac{3}{4}$, C. C. P., M. Bay—et expédiés de Montréal, P. Q., à John Ross, Mazo Ramah Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

Montréal, 15 septembre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, P. Q, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des associés de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons d'éclisse, en fer, etc., etc., à Montréal, P. Q., en Canada—et que les 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Mazo Ramah Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Pillow, Hersey et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 13e jour de septembre 1883. M. P. Ryan, receveur. } RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifiqe, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à

Montréal, les 11,200 livres de boulons à écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons à écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883. W. CLENDENNING, J. P. — THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.26 à Pillow, Hersey et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8435 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 9 octobre 1883.

Reçu du departement des douanes du Canada, la somme de quatre-vingt-quatorze piastres et vingt-six cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY ET CIE.

MONTRÉAL, 12 octobre 1883.

Les soussignés réclament $94.26, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons de fer contenues dans des colis marqués et désignés ainsi —50 barils de boulons d'éclisse, $3\frac{1}{2} \times \frac{3}{4}$, C. C. P., Port-Arthur—et expédiés de Montréal à John Ross, Port-Arthur, suivant lettre de voiture ci-jointe. 11 septembre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, P. Q., jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des associés de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons d'éclisse, en fer, à Montréal, en Canada—et que les 11,200 livres de boulons d'éclisses en fer, contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, à Port-Arthur, ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Pillow, Hersey et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 13e jour de septembre 1883. J. DUNNE, receveur intérimaire. — RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 11,200 livres de boulons à écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons à écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883. W. CLENDENNING, J. P. — THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.26 à Pillow, Hersey et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8435 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 9 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre-vingt quatorze piastres et vingt-six cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY ET COMPAGNIE.

MONTRÉAL, 12 octobre 1883.

Les soussignés réclament $94.26, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons de fer contenues dans des colis marqués et désignés ainsi —50 barils de boulons d'éclisse, 3½ x ¾, C. C. P. (M. Bay) et expédiés de Montréal à John Ross, Mazo Ramah Bay, Ont., suivant lettre de voiture ci-jointe, 1er septembre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, P.Q., jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des associés de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons d'éclisse, en fer, etc., etc., à Montréal, P.Q., en Canada— et que les 11,200 livres de boulons d'éclisse, en fer, contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Mazo Ramali Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Pilow, Hersey et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 11e jour de septembre 1883.
J. Crispo, receveur intérimaire.

RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 11,200 livres de boulons à écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons à écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883.
W. Clendenning, J.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.26 à Pillow, Hersey et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8435 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 9 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre-vingt-quatorze piastres et vingt-six cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY et CIE.

Montréal, 12 octobre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Victoria, chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatifs.

La compagnie soussignée réclame $159.81, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 85,320 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 2388, 2325, 2184, et expédiées d'Hamilton à Port-Arthur, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

1er septembre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Toronto, en Canada—et que les 85,230 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la

lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 7e jour de septembre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, les 85,230 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap., 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883.
W. CLENDENNING, J.P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $159.81 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8563 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent cinquante-neuf piastres et quatre-vingt-une cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX.

HAMILTON, 31 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $160.22, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 85,450 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 2395, 2339 et 2434, et expédiées d'Hamilton à Mazo Ramah, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

4 septembre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, à Hamilton, en Canada—et que les 85,450 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Mazo Ramah, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 7e jour de septembre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie du chemin de fer, et en son nom, les 85,450 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie du chemin de fer, dans la construction

première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883, W. CLENDENNING, J. P. — THOS. G. SHAUGHNESSY,

Paiement de la somme de $160.22 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8563 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent soixante piastres et vingt-deux cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
par CHAS. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 31 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $26.61, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 14,190 livres d'éclisses de fer contenues dans un wagon portant le n° 2300, et expédiées d'Hamilton à Port-Arthur, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

5 septembre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 14,190 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, à Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 10e jour de septembre 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. — CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 14,190 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883. W. CLENDENNING. — THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $26.61 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8563 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de vingt-six piastres et soixante et une cents, pour solde de la réclamation susdite.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 31 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $132.60, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 70,720 livres d'éclisses de fer contenues dans les wagons portant les numéros 2016, 2138 et 2394, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

5 septembre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada, et que les 70,720 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 10e jour de sept. 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos.G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 70,720 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict, chap. 4, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883.
W. CLENDENNING, J. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $132.60 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8563 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent trente-deux piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-jointe.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 1er octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $106.25, montant à elle payable sous l'autorité ci-dessus, sur 56,670 livres d'éclisses de chemin de fer contenues dans des wagons portant les numéros 2232 et 2176, et expédiées d'Hamilton à W.H. Kelson, Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

13 septembre 1883.

Je, soussigné, H. H. Willard, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 56,670 livres d'éclisses de fer contenues dans les deux wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de

Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées à la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 18e jour de septembre 1883. D. McCulloch, receveur. — H. H. WILLARD.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 56,670 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci joint de H. H. Willard, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883. W. Clendenning, J. P. — THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $106.25 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8563 inclus à cette fin.

W. H. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 26 octobre 1883.

Reçu du département ds douanes du Canada, la somme de cent six piastres et vingt-cinq cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
par C. S. WILCOX, secrétaire.

Hamilton, 31 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $133 14, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 71,010 d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les numéros 2341, 2214 et 2111, et expédiées d'Hamilton à W. H. Kelson, Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

11 séptembre 1883.

Je, soussigné, C. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis membre de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc, à Hamilton, en Canada—et que les 71,010 livres d'éclisses de fer contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées à la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 15e jour de septembre 1883. A. Mackenzie, inspecteur. — Chas. S. WILCOX.

Je soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de Laminoir d'Ontario, les 71,010 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883. W. Clendenning, J. P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $133.14 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8563 inclus à cette fin.

W. H. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent trente-trois piastres et quatorze cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.

Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 31 octobre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatifs.

La compagnie soussignée réclame $176.40, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross,—et expédiées de Humber à Nipigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 11 septembre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis commis de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada,—et que les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 140 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et indiqués ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Nipigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 12e jour de septembre 1883.
J. GOLDING, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, les 23,520 livres de carvelles mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 1er jour d'octobre 1883.
W. CLENDENNING, J.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $176.40 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8467 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 11 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent soixante-seize piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer,
Par H. REEVE.

TORONTO, 15 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $151.20, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 20,160 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel—et expédiées de Toronto à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,
Par JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 4 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 20,160 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 120 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et indiqués ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour d'octobre 1883.
J. BEATY, receveur intérimaire.
HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 20,160 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de H. I. Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14; et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.
THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $151.20 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. E. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent cinquante et une piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 30 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $176.40, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—W. H. Kelson—et expédiés de Toronto à Winnipeg, Man., suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto.
Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 4 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et sincèrement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 140 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, C.C.P., à Winnipeg, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissemet, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour d'octobre 1883.
J. BEATY, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent proposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict. chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $176 40 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent soixante et seize piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 30 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $214.20, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 28,560 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel—et expédiées de Toronto à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe, wagon n° 16597 du C. G. T.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto.

Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 3 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 28,560 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 170 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et indiqués ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, C. C. P., à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin

de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour d'octobre 1883. J. BEATY, receveur intérimaire. } HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 28,560 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $214.20 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisée, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent quatorze piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 30 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $176.40, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—W. H. Kelson—et expédiés de Toronto à Winnipeg, Man., suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 4 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et sincèrement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 140 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, C.C.P., à Winnipeg, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour d'octobre 1883. J. BEATY, receveur intérimaire. } HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la

construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883. WILLIAM McLENNAN, N.P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $176.40 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent soixante et seize piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 30 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $151.20, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 20,160 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross, Népigon—et expédiées de Toronto à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,

Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 6 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 20,160 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 120 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 6e jour d'octobre 1883. J. BEATY, receveur intérimaire. — HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 20,160 livres de carvelles de chemins de fer mentionnées dans l'affidavit ci joint de H. T. Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment, devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883. WILLIAM McLENNAN, N.P. — THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $151.20 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent cinquante et une piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 30 octobre 1883.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel—et expédiées de Toronto à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 4 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et désignés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour d'octobre 1883.
J. BEATY, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

THOMAS G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto est par le présent autorisé, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 30 octobre 1883.

La compagnie soussignée, réclame $189, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—W. H. Kelson, chef du matériel—et expédiées de Toronto à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto,

Par JOHN LIVINGSTONE.

TORONTO, 4 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des Boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-

jointe, marqués et désignés ainsi que susdit, et expédiés à W. H. Kelson, chef du matériel à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour d'octobre 1883.
J. BEATY, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnés dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé, par serment devant moi à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

THOMAS G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8566 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 26 octobre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

TORONTO, 30 octobre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatifs.

Les soussignés réclament $201.60, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi *C. C. P.*, pour construction; wagon n° 6463, *G. E. L.* (160 caisses)—et expédiées de Montréal à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

15 octobre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des associés de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses de fer forgé, à Montréal, en Canada —et que les 26,880 livres de carvelles contenues dans les 160 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 26,880 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de deux cent une piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $403.20, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles forgées, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, (*G. B.*), pour construction, wagons nos 3192, 5090 *C. G. T.* (320 caisses)—et expédiées de Montréal à la Grande-Baie, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

13 octobre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 53,760 livres de carvelles forgées contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à la Grande-Baie, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 53 760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de mars 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable,

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $506.10, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 67,480 livres de carvelle forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, Népigon, pour construction, wagons n° 4627, 11583 *G. E. L.*, et 3872 *N.* et *M.* (11 barils de 224 livres chacun, et 387 caisses de 168 lbs.)—et expédiées de Montréal à Népigon suivant lettre de voiture ci-jointe.
12 octobre 1883.

PECK, BENNY ET CIE.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie,—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 67,480 livres de carvelles forgées contenues dans les 398 colis mentionnés dans l'affidavit ci joint, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 67,480 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $506.10 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinq cent six piastres et 10 cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $201.60, montant à eux payable sous l'autorité susdite sur 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, *M.* pour construction, n°6463 *C. G. T.* (160 caisses)—et expédiés de Montréal à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

11 octobre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un

établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans les 160 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et mentionnés ainsi que susdit, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK,

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 26,880 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent une piastres et soixante cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $403.20, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C.C.P.*, *G.B.*, Lac Supérieur, wagons nos 2229 *G.W.R.*, et 9592 *G.E.L.* (320 caisses)—et expédiées de Montréal à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

10 octobre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 55,760 livres de carvelles forgées contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à la Grande Baie, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 53,760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit

ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict, chap. 14, et paur nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de mars 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 nov. 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTREAL, 7 nov. 1883.

Les soussignés réclament $201.60, montant à eux payable sous l'autorité susdite sur 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C.C.P.*, *M.* pour construction, wagon n° 2716 *N.Y.C.* et *H.R.* (160 caisses) —et expédiées de Montréal à Winnipeg, suivant lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

5 octobre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans les 160 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. — JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 26,880 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vic., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent une piastres, et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $270.90, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 36,120 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C.C.P.*, Port-Arthur, pour construction, wagons nos 305 *G.W.R*, et 4267 *G.E.L.*—et expédiées de Montréal à Port-Arthur, suivant la lettre de voiture ci jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

1er octobre 1883.

Je, soussigné, James H Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 36,120 livres de carvelles contenues dans les 215 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la campagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck Benny et Cie, à Montréal, les 36,120 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $270.90 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de deux cent soixante-dix piastres et quatre-vingt-dix cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 9 novembre 1883.

Les soussignés réclament $270 90, montant à eux payable sous l'autorité susdite sur 36,120 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi : *C.C.P.*, Port-Arthur, pour construction, wagon n° 03279 *C.* et *G. T.* (215 caisses)—et expédiées de Montréal à Port-Arthur suivant la lettre de voiture ci-jointe.

20 septembre 1883. PECK, BENNY ET CIE.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, en Canada—et que les 36,120 livres de carvelles contenues dans les 215 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues

par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 36,120 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $270.90 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de deux cent soixante-six piastres et quatre-vingt-dix cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 9 novembre 1883.

Les soussignés réclament $504.00, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 67,200 livres de carvelles forgées, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, Maza Ramah Bay, pour construction, wagons nos 4791, 1047 *G. W. R.*, et 6065 *C. G. T.* (400 caisses)—et expédiées de Montréal à la Baie Maza Ramah, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK BENNY ET CIE.

20 septembre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 67,200 livres de carvelles contenues dans les 400 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Maza Ramah Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 67,200 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de M. James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de mars 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $504.00 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable,

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinq cent quatre piastres pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 17 novembre 1883.

Les soussignés réclament $403 20, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, Port-Arthur, pour construction, wagons n°s 1010 *G. W. R.*, et 5532 *G. G. L.* (320 caisses)—et expédiées de Montréal à Port-Arthur suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

22 septembre 188 .

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 53,760 livres de carvelles forgées contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à la Grande-Baie, ont été à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie du chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 53,760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 nov. 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 nov. 1883.

Les soussignés réclament $403.20, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, Maza Ramah Bay, pour construction, wagons n°s 8861 et 4571, *G. G. L.*

(320 caisses)—et expédiées de Montréal à Maza Ramah Bay, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

12 septembre 1883. PECK, BENNY ET CIE.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 53,760 livres de carvelles forgées contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Maza Rama Bay, ont été, en ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie du chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 53,760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403 20 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. H. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 nov. 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 nov. 1883.

Les soussignés réclament $604 80, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 80,640 livres de carvelles en fer forgé contenus dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P.*, Maza Ramah Bay, wagons nos 3239, 3855 et 3953 *C. G. T.*, (480 caisses)—et expédiés de Montréal à Maza Ramah Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

11 septembre 1883. PECK, BENNY ET CIE.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure selennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 80,640 livres de carvelles contenues dans 480 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Maza Ramah Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. JAMES H PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 80,640 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle pour autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $604.80 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de six cent quatre piastres et quatre vingts cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $403.20, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—C.C.P., Mattawa, pour construction, wagons nos 2714 et 2694, C.C.P., (320 caisses)—et expédiées de Montréal à Mattawa suivant lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

5 septembre 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles forgées, à Montréal, en Canada—et que les 53,760 livres de carvelles contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Mattawa, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie du chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, les 53,760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $473.76, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 63,168 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C C. P.*, *W.* pour construction, wagons n° 985, Credit Valley, et 4804 *C. G. T.*, (376 caisses)—et expédiés de Montréal à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

24 août 1882.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles de fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 63,168 livres de carvelles contenues dans les 376 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thos. G Shaughnessy, de Montréal, agent chargé des achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck Benny et Cie, à Montréal, les 63,168 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $473.76 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent soixante-treize piastres et soixante-seize cents, pour solde de la réclamation ci dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $403.20, montant à eux payable, sous l'autorité susdite sur 53,760 livres de carvelles forgées, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C.C.P*, Port Arthur, pour construction, wagons n°s 10662 et 2868 *G. T.*, et 4916 *L. N E*, (320 caisses)—et expédiés de Montréal à Port-Arthur, suivant la lettre de voiture ci jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

9 août 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des carvelles de fer forgé, à Montréal, Canada—et

que les 53,760 livres de carvelles contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Port-Arthur, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. — JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 53,760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 mars 1883.

Les soussignés réclament $806.40, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 107,520 livres de carvelles de fer forgé contenues dans les colis marqués et numérotés ainsi—*C.C.P.*, *W.* pour construction, wagons nos 176 *N* et *B*, et 979, 2038, 2006 *M.D.*, (640 caisses)—et expédiées de Montréal à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

4 août 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles de fer forgé, à Montréal, en Canada—et que les 107,520 livres de carvelles contenues dans les 640 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendues par Peck, Penny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. — JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 107,520 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par

la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que prescrit par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N.P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $306.40 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de huit cent six piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $403.20, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles de fer forgé contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—C.C.P., Winnipeg, pour construction, wagons nos 253 M.D., et 11,418 B.L., (320 caisses)—et expédiés de Montréal à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-joint.

PECK, BENNY ET CIE.

25 juillet 1883.

Je soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles de fer forgé, à Montréal, Canada—et que les 53,760 livres de carvelles contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Penny et Cie, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 26e jour d'octobre 1884. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnesey, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, les 53,760 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque N° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $453 60, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 60,480 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. P. R.*, Mattawa, pour construction, wagons nos 3708 et 2920 *C. C. P.*, (360 caisses)—et expédiés de Montréal à Mattawa, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

20 juillet 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure sollennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles de fer forgé, à Montréal, en Canada—et que les 60,480 livres de carvelles contenues dans les 360 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Mattawa, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883. M. P. RYAN, receveur. } JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que, j ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer, et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, 60,480 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint, de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin de fer, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $453.60 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre cent cinquante-trois piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 nov. 1883.

Les soussignés réclament $201.60, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—James Worthington, *C.C.P.*, Mattawa, wagon à bestiaux, n° 4096 *C.C.P.*, (160 caisses)—et expédiées de Montréal à Mattawa, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

16 juillet 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles en fer forgé, à Montréal, Canada—et

que les 26,880 livres de carvelles forgées contenues dans les 160 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et adressés à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Mattawa, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction du dit chemin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, jure et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Montréal, les 26,880 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint, de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 2e jour de novembre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $201.60 à Peck, Benny et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8626 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de deux cent une piastres et soixante cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

Les soussignés réclament $640.08, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 85,344 livres de carvelles forgées contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—*C. C. P., W.*, pour construction, wagons nos 1120, 2810, 3006 et 3000, (508 caisses)—et expédiées de Montréal à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci jointe.

PECK, BENNY ET CIE.

30 juin 1883.

Je, soussigné, James H. Peck, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis associé de la maison Peck, Benny et compagnie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des carvelles de fer forgé, à Montréal, en Canada—et que les 85,344 livres de carvelles contenues dans les 508 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-joint, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Peck, Benny et compagnie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour d'octobre 1883.
M. P. RYAN, receveur.

JAMES H. PECK.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de fer et en son nom, de Peck, Benny et Cie, à Mont-

réal, les 85,344 livres de carvelles forgées mentionnées dans l'affidavit ci-joint de James H. Peck, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, ce 2e jour de novembre 1883. WILLIAM McLENNAN, N. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $640.08 à Peck, Benny et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8625 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 5 novembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de six cent quarante piastres et huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PECK, BENNY ET CIE.

MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatif.

La compagnie soussignée réclame $176.40, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross, Nipigon—et expédiées de Toronto à Nipigon, suivant la lettre de voiture ci annexée.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 30 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent pour la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée)—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 140 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 31e jour d'octobre 1882. J. BEATY, receveur intérimaire. } HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), à Toronto, les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N.P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $176.40 à la compagnie de Boulons et de Fer est par le présent autorisé, et le chèque n° 8794 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 6 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent soixante-seize piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée).

Par J. McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $151.20, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 20,160 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross—et expédiées de Toronto à Népigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE BOULONS ET DE FER DE TORONTO,

(à responsabilité limitée).

25 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 20,160 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 120 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et qu'elles ont été vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 25e jour d'octobre 1883.
J. BEATY, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 20,160 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin de fer, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
WM. D. M. MARLER, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $151.20 à la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8794 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 6 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent cinquante et une piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer,

Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $378, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 50,400 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis

marqués et adressés ainsi--John Ross--et expédiées de Toronto à Nepigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE BOULONS ET DE FER DE TORONTO
(à responsabilité limitée).

3 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada--et que les 50,400 livres de carvelles contenues dans les 300 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiés à John Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la dite compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitee) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employée dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 24e jour d'octobre 1883.
J. GOLDING, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 50,400 livres de carvelles mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $378 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8794 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 6 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de trois cent soixante et dix-huit piastres, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée),
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $176.40, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 23,520 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross, Népigon —et expédiées de Toronto à Népigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE BOULONS ET DE FER DE TORONTO
(à responsabilité limitée.)

20 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent pour la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto (à responsabilité limitée),—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, en Canada—et que les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer, contenues dans les 140 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiés à John

Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 22e jour d'octobre 1883. J. BEATY, receveur intérimaire. } HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée), à Toronto, les 23,520 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 22e jour d'octobre 1883. W. D. M. MARLER, N. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $176.40 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8794 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 6 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent soixante-seize piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto,
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $554.40, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 73,920 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross—et expédiées de Toronto à Népigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto (à responsabilité limitée),
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

19 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto (à responsabilité limitée),—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 73,920 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 440 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, à Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 20e jour d'octobre 1883. J. BEATY, receveur intérimaire. } HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 73,920 livres de carvelles de chemin de fer men-

tionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N. P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $554.40 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8794 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 6 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinq cent cinquante-quatre piastres et quarante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto (à responsabilité limitée).

Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $579.60, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 77,280 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les colis marqués et numérotés ainsi :

Et expédiées de Toronto à Népigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE BOULONS ET DE FER, DE TORONTO (à responsabilité limitée).

TORONTO, 3 novembre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada - et que les 77,280 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans les 460 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Nipigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 5e jour de novembre 1883. J. BEATY, receveur intérimaire. — HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 77,280 livres de carvelles de chemin de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de ligne-mère du chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883 W. D. M. MARLER, N. P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $579.60 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8794 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 6 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinq cent soixante-dix-neuf piastres et soixante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto,
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $403.30, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 53,760 livres de carvelles de chemin de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—John Ross, Népigon—et expédiées de Toronto à Népigon, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto,
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

17 octobre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto (à responsabilité limitée),—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 53,760 livres de carvelles contenues dans les 320 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Népigon, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées à la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 17e jour d'octobre 1883.
J GOLDING, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 53,760 livres de carvelles mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces carvelles sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $403.20 à la compagnie de Boulons et de Fer, de Toronto, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8803 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 8 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de quatre cent trois piastres et vingt cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Boulons et de Fer (à responsabilité limitée).
Par JOHN McWILLIAMS, trésorier.

TORONTO, 10 décembre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil, 1881, y relatif.

La compagnie soussignée réclame $67.87, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 36,200 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon n° 10560, et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

13 octobre 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, Canada —et que les 36,200 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon 10,560 mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 29e jour d'octobre 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. — CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 36,200 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N. P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $67.87 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de soixante et sept piastres et quatre-vingt-sept cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHAS. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 18 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $67.59, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 36,050 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon n° 11419, et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

15 octobre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada —et que les 36,050 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon 11,419 mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéro é ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 29e jour d'octobre 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. — CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de

Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 36,050 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilson, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N.P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $67.59 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de soixante et sept piastres et cinquante-neuf cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $73.50, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 39,200 livres d'éclisses contenus dans le wagon n° 11411, et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

16 octobre 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada en Canada—et que les 39,200 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 29e jour d'octobre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigué, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 39,200 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $73.50 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de soixante et treize piastres et cinquante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $67.50, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 36,000 livres d'éclisses contenues dans le wagon n° 2917, et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

23 octobre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada, et que les 36,000 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 29e jour d'octobre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 36,000 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
WM. D. M. MARLER, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $67.50 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de soixante et sept piastres et cinquante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $53.44, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 28,500 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon n° 3031 et expédiés d'Hamilton à Gravel Bay, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA CIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

22 octobre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, Ont., jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 28,500 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon 3031 men-

tionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi à Hamilton, ce 29e jour d'octobre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, les 28,500 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de C. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 29e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $53 44 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque N° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinquante-trois piastres et quarante-quatre cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $52.59, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 28,050 livres d'éclisses de fer, contenues dans le wagon n° 5542 et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

25 octobre 1883.

Je, soussigné, Chas. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des éclisses de fer, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 28,050 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriqués dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment, devant moi, à Hamilton, ce 29e jour d'octobre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, les 28,050 livres d'éclisses de fer mentionnées dans l'affidavit ci-joint de C. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vic., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 29e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $52.59 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinquante-deux piastres et cinquante-neuf cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $105.75, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 56,400 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les numéros 785 et 126, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

30 octobre 1883.

Je, soussigné, C. S. Wilcox, d'Hamilton jure solennellement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 56,400 livres d'éclisses de fer contenues dans les deux wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 5e jour de novembre 1883.
D. McCULLOCH, receveur.

C. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 56,400 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $105 75 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent cinq piastres et soixante et quinze cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $26.16, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 13,950 livres d'éclisses de fer contenues dans un wagon portant le numéro 8193, et expédiées d'Hamilton à Gravel Bay, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

31 octobre 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 13,950 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 5e jour de novembre 1883.
D. McCulloch, receveur.

CHARLES S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 13,950 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. Marler, N.P.

T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $26.16 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque N° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 13 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de vingt-six piastres et seize cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

Hamilton, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $106.50, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 56,800 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les n°s 4469 et 4488, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

1er novembre 1883.

Je, soussigné, C. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, à Hamilton, en Canada—et que les 56,800 livres d'éclisses de fer contenues dans les deux wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 5e jour de nov. 1883.
D. McCulloch, receveur.

CHAS S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai

acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, les 56,800 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 28e jour de nov. 1883. W. D. M. MARLER, N.P. — T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $106 50 à la compagnie d'Ontario de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de cent six piastres et cinquante cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $52.22, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 27,850 livres d'éclisses de fer contenus dans un wagon portant le n° 1286 et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

2 novembre 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario, laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada --et que les 27,850 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 5e jour de novembre 1883, D. McCULLOCH, receveur. — CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 27,850 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin de fer, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N. P. — THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $52.22 à la compagnie de Laminoir d'Ontario, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinquante-deux piastres et vingt-deux cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario.
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $113.53, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 60,550 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 4907 et 12466, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

3 novembre 1883.

Je, soussigné, C. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 60,550 livres d'éclisses de fer contenues dans les deux wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la Cie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 9e jour de novembre 1883.
A. MACKENZIE, inspecteur.

CHASS. . WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 60,550 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883.
W. D. M. MARLER, N. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $113.53 à la Cie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent treize piastres et cinquante-trois cents pour solde de la réclamation ci-dessus.

La Cie de Laminoir d'Ontario,
par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $170.71, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 91,050 livres d'éclisses de fer contenues dans des wagons portant les nos 11723, 8269 et 1283, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA CIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

5 novembre 1883.

Je, soussigné, Charles S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle

est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 91,050 livres d'éclisses contenues dans les trois wagons mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, et marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 9e jour de novembre 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. } CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir, à Hamilton, les 91,050 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883 W. D. M. MARLER, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $170.71 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes, la somme de cent soixante et dix piastres et soixante et onze cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par CHS S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 12 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $52.03, montant à elle payable, sous l'autorité susdite, sur 27,750 livres d'éclisses de fer contenues dans un wagon portant le n° 6096, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

6 novembre 1883

Je, soussigné, C. S. Wilcox, d'Hamilton, Ont., jure solennnellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 27,750 livres d'éclisses de fer contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontario à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, a Hamilton, ce 7e jour de novembre 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. } CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir, à Hamilton, les 27,750 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Charles S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées par la dite

compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict, chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N.P. } THOMAS G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $52.03 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 14 mars 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinquante-deux piastres et trois cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

La compagnie soussignée réclame $53.81, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 28,700 livres d'éclisses de fer contenues dans un wagon portant le n° 5,060, et expédiées d'Hamilton à Winnipeg, suivant la lettre de voiture ci-jointe.

LA COMPAGNIE DE LAMINOIR D'ONTARIO.

7 novembre 1883.

Je, soussigné, C. S. Wilcox, d'Hamilton, jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la compagnie de Laminoir d'Ontario—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriquées des éclisses, etc., à Hamilton, en Canada—et que les 28,700 livres d'éclisses contenues dans le wagon mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, marqué et numéroté ainsi que susdit, et expédiées à W. H. Kelson, Winnipeg, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Laminoir d'Ontorio à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Hamilton, ce 9e jour de novembre 1883. A. MACKENZIE, inspecteur. } CHAS. S. WILCOX.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Laminoir d'Ontario, à Hamilton, les 28,700 livres d'éclisses mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Chas. S. Wilcox, et que ces éclisses sont destinées à être employées, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N.P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $53.81 à la compagnie de Laminoir d'Ontario est par le présent autorisé, et le chèque n° 8807 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 10 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cinquante trois piastres et quatre-vingt-un cents, pour solde de la réclamation ci dessus.

La compagnie de Laminoir d'Ontario,
Par C. S. WILCOX, secrétaire.

HAMILTON, 13 décembre 1883.

DÉCLARATIONS ET RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil, du 6 décembre 1881, y relatif.

La compagnie soussignée réclame $189, montant à elle payable sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans des colis marqués et adressés ainsi—chemin de fer canadien du Pacifique, G.-T. à Brockville—et expédiées de Toronto à la station de Sudbury, suivant lettre de voiture ci-jointe.

La compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),

Par J. McWILLIAMS.

3 décembre 1883.

Je, soussigné, Henry Irving Reeve, de Toronto, jure solennellement et véritablement, que je suis agent de la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée),—laquelle compagnie est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons, écrous et carvelles, à Toronto, Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous contenues dans les 200 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Sudbury, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par la compagnie de Boulons et de Fer de Toronto (à responsabilité limitée) à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Toronto, ce 4e jour de décembre 1883.
ROBERT RIDGWAY, receveur intérimaire.

HENRY IRVING REEVE.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de la compagnie de Boulons et de Fer, à Toronto, les 22,400 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Henry Irving Reeve, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 11e jour de décembre 1883.
WILLIAM McLENNAN, N. P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $189 à la compagnie de Boulons et de Fer est par le présent autorisé, et le chèque n° 8851 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 15 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent quatre-vingt-neuf piastres pour solde de la réclamation ci-dessus.

JOHN LIVINGSTONE, gérant.

DÉCLARATIONS EN RÉCLAMATIONS.

Sous l'autorité de l'acte 45 Vict., chap. 7, et de l'arrêté du conseil en date du 6 décembre 1881, y relatif.

Les soussignés réclament $37.68, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 4,480 livres de boulons de fer contenues dans des colis marqués et adressés ainsi —John Ross, C.C.P., M. Bay—et expédiées de Montréal, Q., à Maza Ramah Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

PILLOW, HERSEY ET CIE.

MONTRÉAL, 2 octobre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, Q., jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons et écrous, à Montréal, Q., en Canada—et que les 4,480 livres de boulons et écrous de chemin de fer contenues dans les 20 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et adressés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Maza Ramah Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 4e jour d'octobre 1883.
J. CRISPO, receveur intérimaire.

RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, Thos. G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 4,480 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin de fer, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 24e jour d'octobre 1883.
WILLIAM MCLENNAN, N: P.

THOMAS G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $37.68 à Pillow, Hersey et Cie, est par le présent autorisé et le chèque n° 8977 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 29 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de trente-sept piastres et soixante-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY et CIE,
Par KNOX HERSEY.

MONTRÉAL, 3 janvier 1884.

Les soussignés réclament $94.18, montant à eux payable sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons de fer, contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi : 50 barils de boulons et écrous de chemin de fer, $3\frac{1}{2}+\frac{3}{4}$, C.C.P., Gravel Bay—et expédiées de Montréal à John Ross, Gravel Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

PILLOW, HERSEY et CIE.

MONTRÉAL, 8 octobre 1883.

Je soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, Q., jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons et écrous de fer, à Montréal, en Canada—et que les 11,200 livres de boulons et écrous de fer contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Pillow, Hersey et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin.

Signé et affirmé par serment, devant moi, à Montréal, ce 20e jour d'octobre 1883.
J. Crispo, receveur intérimaire.

RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté, pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 11,200 livres de boulons et écrous mentionnées dans l'affidavit ci joint de Randolph Hersey, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés par la dite compagnie de chemin de fer dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 20e jour de nov. 1883.
W. D. M. Mabler, N.P.

THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.18 à Pillow, Hersey et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8977 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

Département des douanes, Ottawa, 29 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre-vingt quatorze piastres et dix-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW HERSEY et Cie.

Montréal, 3 janvier 1883.

Les soussignés réclament $94.78, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 11,200 livres de boulons de fer contenus dans des colis marqués et numérotés ainsi — 50 barils de boulons et écrous de chemin de fer, $3\frac{1}{2}$ x $\frac{3}{4}$, C. C. P., Gravel Bay—et expédiées de Montréal à John Ross, Gravel Bay, suivant lettre de voiture ci-jointe.

PILLOW, HERSEY et Cie.

Montréal, 8 octobre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, Q., jure solennellement et véritablement, que je suis l'un des membres de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons et écrous de fer, à Montréal, en Canada—et que les 11,200 livres de boulons et écrous de fer contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à John Ross, Gravel Bay, ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par Pillow,

Hersey et Cie à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 20e jour d'octobre 1883. J. CRISPO, receveur intérimaire. } RANDODPH HERSEY.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent préposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la dite compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 200 livres de boulons et écrous mentionnés dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons et écrous sont destinés à être employés par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 27e jour de novembre 1883. W. D. M. MARLER, N. P. } THOS. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $94.18 à Pillow, Hersey et Cie est par le présent autorisé, et le chèque n° 8977 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DEPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 29 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada la somme de quatre vingt-quatorze piastres et dix-huit cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY ET CIE,
Par KNOX HERSEY.

MONTREÉL, 3 janvier 1884.

Les soussignés réclament $188 37, montant à eux payable, sous l'autorité susdite, sur 22,400 livres de boulons et écrous de fer contenues dans des colis marqués et numérotés ainsi—100 barils de boulons et écrous de chemin de fer, $3\frac{1}{2}$ x $\frac{3}{4}$—et expédiées de Montréal à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, Emerson, Man., suivant la lettre de voiture ci-jointe.

PILLOW, HERSEY ET CIE.

MONTRÉAL, 13 novembre 1883.

Je, soussigné, Randolph Hersey, de Montréal, jure solennellement et véritablement, que je suis membre de la maison Pillow, Hersey et Cie—laquelle est propriétaire d'un établissement où sont fabriqués des boulons et écrous de fer, à Montréal, en Canada—et que les 22,400 livres de boulons et écrous de chemin de fer contenues dans les 50 colis mentionnés dans la lettre de voiture ci-jointe, marqués et numérotés ainsi que susdit, et expédiées à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à Emerson, Man., ont été, à ma connaissance personnelle, entièrement fabriquées dans le dit établissement, et vendues par nous à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employées dans la construction première du dit chemin de fer.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 9e jour de novembre 1883. W. J. O'HARA, receveur intérimaire. } RANDOLPH HERSEY.

Je, soussigné, Thomas G. Shaughnessy, de Montréal, agent proposé aux achats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, prête serment et dis, que j'ai acheté pour la compagnie de chemin de fer et en son nom, de Pillow, Hersey et Cie, à Montréal, les 22,400 livres de boulons et écrous de chemin de fer mentionnées

dans l'affidavit ci-joint de Randolph Hersey, et que ces boulons et écrous de chemin de fer sont destinés à être employés, par la dite compagnie de chemin de fer, dans la construction première de la ligne-mère du dit chemin, ainsi que défini par l'acte 37 Vict., chap. 14, et pour nulle autre fin.

Signé et affirmé par serment devant moi, à Montréal, ce 11e jour de décembre 1883. WILLIAM MCLENNAN, N. P. } T. G. SHAUGHNESSY.

Paiement de la somme de $188.37 à Pillow, Hersey et Cie, est par le présent autorisé, et le chèque n° 8977 inclus à cette fin.

W. G. PARMELEE, comptable.

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 29 décembre 1883.

Reçu du département des douanes du Canada, la somme de cent quatre-ving-huit piastres et trente-sept cents, pour solde de la réclamation ci-dessus.

PILLOW, HERSEY ET CIE,

Par KNOX HERSEY.

MONTRÉAL, 3 janvier 1883.

RÉPONSE

(31*u*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 février 1884, demandant un état indiquant les noms de tous les actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et le montant d'actions en la possession de chacun de ces actionnaires à chacune des dates suivantes, savoir : les 14, 21 et 28 octobre, et le 4 novembre 1883.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
28 mars 1884.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 24 mars 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre des états indiquant les noms de tous les actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, avec les montants d'actions en la possession de chacun d'eux, à chacune des dates suivantes, savoir : les 14, 24 et 28 octobre, ainsi que voulu par l'adresse de la Chambre des Communes en date du 25 février.

Cette adresse demandait aussi un état semblable allant jusqu'au 4 novembre. Les livres de la compagnie ont été fermés entre le 27 octobre et le 7 novembre, en sorte que la liste d'actionnaires ci-incluse donne les noms jusqu'à la date du 4 novembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires, les 14, 24 et 28 octobre 1883.

Noms.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Abbott, Harry	Brockville, Ont.	1,000	1,000	1,000
Angus, R. B.	Montréal, Qué	15,000	15,000	15,000
Apps, C. O.	Brantford, Ont.	75	75	75
Armit, Isabella	Londres, Angl.	10	10	10
Armit, Julia	do	10	10	10
Armit, Catherine	do	10	10	10
Armit, Maud	do	10	10	10
Armit, Louis	do	10	10	10
Armit, Henry	do	10	10	10
Armit, Mme Sarah	do	20	20	20
Anstruther, Max. R. H. L.	do	10	10	10
Apps, William	Brantford, Ont.	40	40	40
Apgar, Merrill et Cie	New-York	200	200	.....
Atterburg et Tillinghast	do	300	300	300
Agnew, Mary F.	Orange Valley, N.-Y.	2	2	2
Aspinwall, J. A.	New-York	100	100	100
Banque Parisienne	Paris, France	6,764	6,764	6,764
Baring, Alex.	New-York	100	100	100
Bassano, marquis de.	Paris, France.	80	80	80
Beatty, Henry	Sarnia, Ont.	1,000	1,000	1,000
Belkrap, Robert L.	New-York	1,000	1,000	1,000
Benedick et Cie., E. C	do	100	100	100
Beguelin, H. E	do	300	300	300
Billitzer, Joseph	Paris, France.	245	245	245
Bigelow, P.	New-York	20	20	20
Blake frères et Cie	do	2,265	2,805	2,705
Bloss, James O.	do	100	100	100
Boissevain et Cie., A.	Amsterdam	2,870	2,870	2,870
Borthwick, Wark et Cie.	Londres, Angl.	150	150	150
Brown et Cie., E. J	New-York	300	300	300
Brown, W. K.	Brantford, Ont	25	25	25
Brooke, Jessie	Londres, Angl	15	15	15
Burnett et Cie	Montréal, Qué	1,835	1,835	1,435
Bullitt, J. C	Chicago, E.-U.	500	500	500
Bigelow, l'hon. J.	New-York	400	400	400
Bogart et Cie, O. M	do	400	400	400
Baldwin et Weeks	do	500	400	300
Boody, McLellan et Cie	do	100	.....	.....
Baylis et Cie., A. B., fils	do	300	300	300
Bald, James	do	100	100	100
Blatch, C. A.	Chicago, E.-U	10	10	10
Becker, Caroline	London, Ont.	1,150	1,150	1,150
Becker, H. C. K.	do	550	550	550
Brokan, W. H.	New-York	200	200	200
Bigg, capit. Frederick	Londres, Angl.	20	20	20
Blandy, G	New-York	300	300	300
Benjamin et Cie., John	do	300	200	400
Brown, E. M.	do	200	200	200
Bartlett, Ellen E	Rhode Island, E.-U.	13	13	13
Buchanan, Harriet C	Montréal, Qué	15	15	15
Bancroft, Mary	do	15	15	15

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires.—*Suite.*

Noms.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Bancroft, Grace W	Montréal, Qué	15	15	15
Bancroft, Charles, en fidéicommis	Knowlton, Qué	15	15	15
Brodrick, l'hon. Wm. St. J.	Londres, Angl	30	30	30
Brenton, Ben. J.	Jamaïque, Long Island Pond	10	10	10
Bernard, lieut.-col. H	Ottawa, Ont	36	36	36
Bush, N. V	New-York	50	50	50
Bartlett, John R	Providence, R I	20	20	20
Brown, Fanny W	Baltimore, Md	20	20	20
Boyd et Vincent	New-York	300	300	300
Bogart, Katie	do	3	3	3
Bogart, Julia M	do	1	1	1
Bonner, Robert E	do	15	.....	.....
Benson et Cie, Robert	Londres, Angl	250	250	250
Baylis, Adelaide E	New-York	20	20	20
Beadel, Sarah M	.....	25	25	25
Blackstone, Lorenzo	Norwich, Conn	750	2,050	2,050
Brownell et Landon	New-York	100	100	100
Benett et Cie., G. A	New-York	200	200	100
Bennett et Cie., S. A	Londres, Angl	20	20	20
Barneby, Wm. H	Worcester, Angl	200	200	200
Buck et Cie, E. A	Stafford Springs, Conn	50	50	50
Bell, Helen	Kirkcaldy, Ecosse	30	30	30
Beveridge, M	do	60	60	60
Broughton, Fred	Eastwood, Ont	10	10	10
Brooks, Arthur	New-York	15	15	15
Bicknell, E. P	do	12	12	12
Baltzer et Leichtenstein	do	.....	200	200
Backwith, N. M	do	.....	400	400
Berry, Jemima et F. A	do	.....	.....	25
Cassel, Ernest	Londres, Angl	2,205	2,205	2,205
Cohen, d'Auvers et Cie	Paris, France	1,226	1,226	1,226
Carritte, J. P	New-York	5,000	5,000	5,000
Chaplin, Ernest	Londres, Angl	200	200	200
Charterio, l'hon. capit. F. W	do	400	400	400
Clark, Dodge et Cie	New-York	750	750	750
Clark, George C	do	200	200	200
Clanwilliam, comte de	Londres, Angl	2,180	2,180	2,180
Clark, Heman	New-York	400	400	400
Clews et Cie., Henry	do	300	200	100
Cornell, Wm. W	Poughkeepsie, N.-Y	100	100	100
Collins, Robert H	Esher, Surrey, Angl	50	50	50
Colgate, C. C	New-York	300	300	300
Colgate, Edward	do	300	300	300
Cauldwell, John B	do	200	200	200
Colbron, Day et Field	do	2	2	2
Cross, A. F	do	200	200	200
Cauldwell, Washburn Townsend	do	800	800	800
Campbell, Sir H. H	Londres, Angl	500	500	500
Campbell, col. J. P	do	290	290	290
Campbell, l'hon. H. W	do	170	170	170
Carey, H. T	New-York	100	100	100
Cumming, A. P	do	25	25	25
Collins et Cie	do	100	100	100
Clanwilliam, comte de Charterio, l'hon. A	Londres, Angl	790	790	790
Closson et Hays	New-York	400	400	400
Callanan, J. P	do	20	20	20
Crane, Seabury et Cie	do	55	55	30
Campbell, Wm	do	100	100	100
Campbell, M	do	10	10	10
Cassils, John	Montréal, Qué	2,925	2,925	2,725
Carlton, A J	Ilion, N.-Y	50	50	50
Chapman, Eliz. B	New-York	5	5	5
Condict, Clara H	do	23	23	23

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires—*Suite.*

Noms.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Cummings et Cie	New-York	100	100	100
Crossley, F. W	Cheshire, Ang	250	250	250
Cuyler, Mary de W	New-York	100	100	100
Criss et fils, M	do	100	100	100
Cassils, Charles	Montréal, Q	500	500	500
Crerar, John	Chicago, E.-U	300	300	300
Cuthbertson, F. J	New-York	20	20	20
Cody, Edmund	do	10	10	10
Chaplin, E. S		100	100	100
Campbell, W. J. D	Londres, Angl	120	120	120
Cauldwell, Wm. A	New-York	200	200	200
Campbell, col. sir A. C	Renfrew, Ecosse	390	390	390
Clifford, Ann E	Wraysbury Staines, Ang	7	32	32
Cunninghame, H	Londres, Ang	20	20	25
Dale, C	New-York	100	100	
Davies et Cie, John H	do	100	100	100
Dexter, Henry	do	200	200	200
De Joigny, E. B	Chateau de Larmoy, France	245	245	245
DeWitt, Alfred	New-York	400	500	500
De Neufville et Cie	do	800	700	500
Deway et Cie, Thos	do	1,200	1,900	1,800
Donaldson, R	Glasgow, Ecosse	4,960	4,960	4,960
Drake, S. J	New-York	700	700	600
Drexel, Harges et Cie	Paris, France	1,000	1,000	1,000
Drexel, Morgan et Cie	New-York	13,750	13,750	13,750
Drexel et Cie	Philadelphie	3,750	3,750	3,750
De Reinach, baron, J	Paris, France	858	858	858
De Reinach, baron, O	do	1,102	1,102	1,102
De Vesci, E	Londres, Ang	115	115	115
Decker, Howell et Cie	New-York	400	400	400
Day et Heaton	do	4 0	300	300
De Jonge et Cie	do	100	100	100
Dunmore, très hon. comtesse	Londres, Ang	120	120	120
Drummond, l'hon. F. M	Aucterarden, Ecosse	20	20	20
Dumont, J. B	New-York	100		
Douglas, Geo. W	do	200	200	200
Dawson, Hon. E. S	Londres, Angl	160	160	160
De Cordova et Cie, R	New-York	100	100	100
Du Villard, H. A	Providence, R.I	15	15	15
Dominick et Dickerman	New-York	2.600	2,500	2,000
De Mott et Durant	do	300	300	300
De Rivas et Cie, M E	do	100	100	100
Donald, Gordon et Cie	do	4,525	4,225	4,050
Despaignet, Paul	do	5,000	5,000	5,000
Doremno, H. E	do	5	5	5
Easton, Jacon C	do	791	791	791
Elphinstone, comte de	Massellburg, Ecosse	5,453	5,453	5,453
Ephrussi et Cie, M	Paris, France	1,650	1,650	1,650
Elphinstone, l'hon. E. C. B	Londres, Angl	882	882	882
Eyre, Mary E	New-York	20	20	20
Earl et Dayton	do	1,600	1,400	1,100
Erkine, J. C	Linlathen, Ecosse	300	300	300
Eddy, Adfur	Brooklyn, N.Y	100	100	100
Emerys, fils, Thos	Cincinnati, O	200	200	200
Ellis, John W	New-York	200	200	200
Eyre, Geo. E. B	Londres, Angl	150	150	150
Eccles, John	Norwick, Conn	10	10	10
Elderd, John	Flatbush, L.E		50	50
Farrar, Wm	Londres, Ang	360	360	360
Fenwick, Wm. J	Montréal, Can	225	200	75
Finaly, Hugo	Paris, France	490	490	490
Fleming, Sandford	Ottawa, Can	500	500	500
Field, maj.-gén., G. T	Londres, Ang	30	30	30
Fraser, G. S	New-York	100	100	100

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires—*Suite.*

Noms.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Forsyth, Mme Kate S.	Aberdeen, Ecosse	10	10	10
Fraser, Mme Annap	Montréal, Can	15	15	15
Fraser, Mlle E. J.	New-York	25	25	25
Freeman et Cie, F. P.	do	300	300	300
Freeman, Norman	do	150	150	150
Fielden, maj.gén. R. J	Blackburn, Ang	50	50	50
Fish, S.	New-York	100	100	100
Fleming, John	Glasgow, Ecosse	10	10	10
Gay, Mme Sarah	Newburgh, N -Y	200	200	200
Geddes, Peter	New-York	250	250	250
Gleichen, comte, et F. F.	Londres, Ang	40	40	40
Gleichen, comte A. E. W	do	60	60	60
Gleichenn, comtesse Feodora	do	15	15	15
Grieninger, Fred	Paris, France	4,901	4,901	4,901
Gorett, fils et Cie	Londres, Ang	490	490	490
Greenfell, Pascoe du P	do	350	350	350
Geddes, Alexander	Chicago, E -U	100	100	100
Gracie et Westervelt	New-York	400	400	400
Gelpcke, Otto	do	100	100	100
Gelston et Bussing	do	100	100	100
Goadley et Cie, W. H.	do	700	700	800
Gurnee, jeune, et Cie, W. S.	do	2,000	2,000	2,000
Gold, Barbour et Swords	do	2,100	2,100	2,100
Graham, Benj	do	10	10	10
Gray, James	Dalkeith, Ecosse	50	50	50
Groesbeck et Schley	New-York	200	200	200
Grant et Ward	do	1,100	1,100	1,100
Grengel, G.	do	1,620	1,560	2,860
Gilley, jeune, et Cie, F. W	do	4,825	4,675	4,375
Giliat, S. W. E	Battle Sussex, Ang	100	100	100
Gernsheim et Cie, M.	New-York	.....	.....	600
Growse, John	Londres, Ang	.....	.....	500
Hallett, L. J	New-York	40	40	90
Hartshorn, B. M	do	300	300	300
Hallgarten et Cie	do	650	150	150
Hervey, lady S. C	Londres, Ang	25	25	25
Hill, Jas. J	Saint-Paul, Minn	10,000	10,000	10,000
Huydecoper, H. M	Amsterdam	500	500	500
Hill, Wm. B	Greenfield Hill, Conn.	200	200	200
Hill, Geo. W	Glasgow, Ecosse	50	50	50
Hollins, H. B	New-York	200	200	200
Hudson et Cie, C. J	do	900	900	900
Howe, Jos. W	do	100	100	100
Hollebone Frères et French	Londres, Ang	80	80	80
Harvey, Mary N	Shantlice, Isle de Wight	400	400	400
Hatch et Foote	New-York	1,700	1,700	1,650
Herzfeld et Cie	do	100	100	100
Horton et Cie H L	do	100	100	100
Hogge, maj. gén. S. G. C	Somerset, Ang	30	30	30
Hatch et fils, W. T.	New-York	900	900	1,400
Hall, J. L.	do	700	600	400
Humbert et Cie, Wm. P	do	100	100	100
Harriman, O	do	200	200	200
Heidelbach, Ickelheimen et Cie	do	800	800	800
Hamilton et Bishop	do	200	200	100
Hood, vicomte	Londres, Ang	120	120	120
Harris, J. N.	New-London, Conn.	100	100	100
Hall, Edward	Londres, Ang.	10	10	10
Hare, Evan	do	40	40	40
Holden, J. H.	New-York	1,400	930	1,630
Hall, Emma	Montréal	25	25	25
Hannay, Jane	Glasgow, Ecosse	50	50	50
Hannay, Margaret	do	50	50	50

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires—*Suite.*

Noms.	Adresses.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Hutchinson Frères	New-York	129	119	319
Holland, Geo. H	Londres, Angl	100	100	100
Howard, Geo. S	New-York	10	10	10
Harriot et Noyes	do	.....	.....	500
Hope, James	Edimbourg	.....	.....	250
Ives, Fessenden	Goshen, Conn	.....	10	10
James D. Willis	New-York	2,450	2,450	2,450
Jones, B. W	do	500	1,000	1,000
Jung, A. W	do	200	200	200
Johnson, Dlle L. A. G	Montréal	10	10	10
James et Cie J. S	New-York	.....	.....	600
Jenkin, N. C. F., Smith, J. P., Crum, A.	Londres, Angl	50	50	50
Jesup, Paton et Cie	New-York	1,700	1,400	1,200
James et Cie., F. P	do	200	200	200
Johnstone, Rév. C. F	Londres, Angleterre	.....	74	74
Kennedy, John S	New-York	10,000	10,000	10,000
Keppler et Sancton	do	100	100	100
Kohn, E	Paris, France	980	980	980
Koll, Charles	do	122	122	122
Kuhn, Loel et Cie	New-York	5,000	5,000	5,000
Kirkland et Cie	do	300	300	300
Kenneys et Babcock	do	100	100	100
King, John	East Linton, Ecosse	50	50	50
Knap, Shepherd	New-York	100	100	100
Kidder et Cie, A. M	do	200	200	200
Krans, E. H	do	50	50	50
Kennedy et Cie J. S	do	9,503	9,503	9,503
Kellinger, J. L	do	50	50	50
Kean, H. F	do	10,000	10,000	10,000
Kittle, Charles A	do	.....	1,000	1,000
Levy, R. G	Paris, France	122	122	122
Lounsbery, Haggin	New-York	900	800	600
Lushington, Henrietta	Londres, Angleterre	100	100	100
Lawson, Douglas et Cie	New-York	160	110	110
Lee, Ryan et Warren	do	3,700	3,500	3,100
Ladenburg, Thalman et Cie	do	600	1,500	1,500
Lethbridge, Wm	Londres, Angleterre	100	100	100
Langdon, Charles H	New-York	400	400	400
Levy, L	do	100	100	100
Lott, M. S	do	500	500	500
Losee, C. E	do	4,000	4,000	2,700
Lincoln, G. H	do	100	100	100
Leconfield, Baron	Petworth, Sussex, Angl	1,500	1,500	1,500
Lefevre et Cie, H. S	Londres, Angleterre	150	150	150
Langlois, C. A	Montréal	25	25	25
Lapsley et Cie, H	New-York	200	200	100
Lane, Lt.-col. R. B	Londres, Angleterre	100	100	100
Langenburg, Prince H	Wurtemburg, Allemagne	200	200	200
Martenache, E	New-York	167	167	167
Mackenzie, F. C	Forres, Ecosse	10	10	10
Meeker, J. R	Montréal	175	75	75
Mitchell, Alexander	Milwaukee, Wis	834	834	834
Milbank, J	New-York	417	417	417
Morawitz, C	Paris, France	735	735	735
Moat, R	Montréal	700	675	100
Morgan et Cie, J. S	Londres, Angleterre	2,500	2,500	2,500
Morton, Bliss et Cie	New-York	31,998	31,998	31,998
Morton, Rose et Cie, en fidéicommis	Londres, Angleterre	490	490	490
Muir, Sir W. M	do	65	65	65
Martinser, R. V	New-York	750	750	750
Miller, Francis et Cie	do	600	600	500
Moore et Cie, W. D	do	200	200	300
Mills, Robeson et Smith	do	850	750	750
Miller, L. A	do	550	550	550

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires.—*Suite.*

Noms.	Adresses.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Marstin, J. E.	New-York	350	150	150
Merz, John Y.	New-Castle-on-Tyne, Ang.	50	50	50
Morrison, Jos G	South Orange, N. J	100	100	100
Moorhouse, Lizzie	New-York	1	1	1
Marsh, Daniel	New Milford, Conn.	50	50	50
Macdonald, H. J	Ottawa, Can.	42	42	42
Minzesheimer et Cie, C	New-York	300	200	200
Maatschappiz et Cie.	Amsterdam	53,100	53,070	53,070
Melville, comte de	Londres, Angleterre	500	500	500
Manning, J. B	New-York	100	100	100
May et King	do	200	200	100
Moody, Harry.	Wallington, Surrey, Angl.	40	40	40
Marx et Cie.	New-York	100	100	100
Meyer, Moritz.	do	300	300	200
Marache, Theo	do	3,500	3,000	2,900
Menzies, Wm. J.	Edimbourg, Ecosse	300	300	300
Morton, Rose et Cie.	Londres, Angleterre	27,493	27,624	27,357
Murray, Mary A	Montréal.	50	50	50
Milne, G. G, en fidéicommis.	Londres, Ang	40	40	40
Mason et Smith.	New-York	400	400	400
Melville, Evans et Cie	Londres, Ang	2,080	2,080	2,080
Moore, F. L.	New-York	300	300	200
Mackenzie, Cap F. G.	Brighton, Ang.	100	100	100
McIntyre, Duncan	Montréal.	20,260	20,260	20,260
McNeill, sir J. C.	Londres, Angl	200	200	200
McIntyre, John	Stratford, Can.	50	50	50
McGrigor, Mary J. D	Londres, Angl	10	10	10
McGrigor, Eliz. A.	do	10	10	10
McGrigor, Dona E	do	10	10	10
McGrigor, Mme Anna	do	10	10	10
McDougall Frères	Montréal, Can	595	520	370
McAndrew, Julia J.	New-York	25	25	25
McAndrew, Catherine E.	do	25	25	25
McGeorge, J. B.	do	100	100	100
McAndrew, Wm	Bromley, Kent, Ang.	500	1,000	1,000
Northcote, H. S.	Londres, Angl	770	770	770
Northcote, O. H.	New-York	500	500	500
Newell, John	Philadelphie	600	600	600
Nicholas et Cie, H. J.	New-York	400	400	400
Nimmo, Charles W.	do	100	100	100
Norton, Henry B.	Norwich, Conn	100	100	100
Noel, J. G.	Londres, Ang.	40	40	40
Neville, Fanny G.	do	10	10	10
Noël, Très-hon. G. J.	do	60	60	60
Nelson, Thos.	Edimbourg.	600	600	600
Niles, L. H.	New-York	.....	700	1,600
Ortman, J.	Utrecht, Hollande	800	900	900
Osborn, C. J.	New-York	2,450	2,450	2,450
Osborn et Cie, C. J.	Montréal	35	35	35
Oswald Frères	New-York	1,350	1,375	1,850
Ortman et Zoon, A.	Utrecht, Hollande	110	110	110
Outwater, Richard	New-York	8,470	8,370	8,070
Ordway, A. L.	Providence, R.I.	100	100	.....
Pearsall, Thomas W.	New-York	1,500	1,500	1,500
Perry, R. D.	do	100	100	100
Platt, Samuel R	do	500	500	500
Porteous, D. S., pour J. Meston	Aberdeen, Ecosse	200	200	267
Ponsonby, sir Henry et Collins, R. H.	Londres, Ang.	500	500	500
Propper, S.	Paris, France.	735	735	735
Prince et Whitely	New-York	1,075	875	675
Pupke, J. F	do	100	100	100
Payne, W. G.	do	200	200	200
Peacocke, Gen. G. J	Londres, Ang.	117	117	117
Provost, C. W.	New-York	300	300	300
Pope, Jos.	Ottawa, Can.	10	10	10

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires—*Suite.*

Nom.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Plock et Cie	New-York	1,000	1,000	1,000
Ponsonby, Hon. W	Londres, Ang	10	10	10
Prall et Cie, J. H	New-York	100	100	100
Pruyn, Anna P	Albany, N.-Y	100	100	100
Peters, Jarvis, major-général Samuel	Maidenhead, Angl	80	80	80
Poulter, R. C.	Londres, Angl	45	45	45
Porteous, D. S	Aberdeen, Scot	67	67	.....
Pierson, J. F	New-York	100	200	200
Playfair, Capt. G. J	Londres, Angl	110	110	110
Paton, M. S	New-York	.....	.....	100
Quintard, T. F	St. Norwath, Conn	5	5	5
Quackenbush, J. W	Mohawk, N.-Y	.....	100	100
Ramsay, Hon. C. M.	Stephen, Maine	300	300	300
Reilly, F. A	New-York	100	100	100
Reynolds, Thomas	Londres, Angl	100	100	100
Rose, C. D	do	250	250	250
Rozenroad, C	Paris, France	122	122	122
Rockefeller, Wm	New-York	1,000	1,000	1,000
Ross, John	Prince-Arthur's-Landing	1,000	1,000	1,000
Robertson, R. H	Glasgow, Ecosse	100	100	100
Robertson, L	do	50	50	50
Rutson, A. O	Thirsk, Angl	60	60	60
Russell et Cie, S. F	New-York	100	100	100
Riggs, K	do	100	100	100
Reynes frères et Cie	do	100	100	100
Riddell et Stevenson	Montréal, Can	125	125	75
Reynolds, Rév. Samuel H	East Ham, Essex, Angl	20	20	20
Renwick, James	New-York	400	400	400
Ryerson et Bod	do	25	25	25
Rensens, G	do	1,000	1,000	1,000
Russell. S. T	do	300	300	300
Rasmus et Lissignop	do	100	100	100
Randall et Wierum	do	100	100	100
Robin Philips	do	5,000	5,000	5,000
Redmond, Wm	do	1,000	700	300
Robinson, Rév. Henry	Battle Sussex, Angl	.....	120	120
Seligman et Cie, J. W	New-York	2,500	2,500	2,500
Sheldon et Cie, W. C	do	600	600	600
Smith, Hon D. A	Montréal	23,290	23,290	23,290
Spencer, Trask et Cie	New-York	100	.....	.....
Stephen, George	Montréal	31,222	31,222	31,222
Stillman, James	New-York	1,000	1,000	1,000
Stewart, J. A	do	100	100	100
Stuart, H. W	do	100	100	100
Stuart, J. M	do	100	100	100
Stanton, S F	do	200	200	100
Sulzback frères	Frankfort on-Maine, Allem	1,593	1,593	1,593
Suamell, F	Kankakee, Ill., E.-U	100	100	100
Schaw, A. S	Glasgow, Ecosse	5,450	5,450	5,450
Scott, Wm. L	Erie, P.W.S	1,400	1,400	1,400
Springer, Max	Vienne, Autriche	1,715	1,715	1,715
Sebert, W. F	New-York	250	250	250
Stephenson, Mme G	Montréal, Can	50	50	50
Suttie, F. G	New-York	55	55	55
Sprigg, J. A	Baltimore, Md	100	100	100
Seymour, Lady M. H	Londres, Angl	33	33	33
Stirling, Patrick	Kippenross, Dumblanc, Ec.	215	215	225
Smithers, Mme L. M	New-York	500	500	500
Scott, H. C	Montréal	375	375	375
Stuart, W. C	New York	100	100	100
Seccomb, E. A	do	400	400	400
Schmidt, John	Ilion, N.-Y	50	50	50
Smith, G., fideicommis	New-York	100	100	100
Sands et Cie, S. S	do	300	300	300

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE – Liste des actionnaires—*Suite.*

Nom.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre	28 octobre.
Stroud, E. H	New-York	50	50	50
Slater, J. F	Norwich, Conn	2,300	2,300	2,300
Sotheby, amiral E. S	Londres, Angl	60	60	60
Soutter, et Cie	New-York	100	100	100
Sweet et Cie, E	do	250	250	100
Stapfer et Streuli	do	100	100	100
Suffern, John	Belfast, Irlande	100	100	100
Schnakenburg, D	New-York	5	5	5
Stock, J. N	Londres, Angl	10	10	10
Smithers et Cie, C. H	New-York	2,305	1,905	1,905
Scott et Cie, G. S	do	9,000	7,700	7,700
Shutts, John H	Brooklyn, N Y	200	200	200
Sidney, Geo., fils	Spilsby, Lincolnshire, Angl	20	20	20
Sidney, Arthur	Tomby et Liverpool	20	20	20
Stroud, W. L	New-York	100	100	100
Sibbald, J. G	do	100	100	100
Speyer frères	Londres, Angl	.....	700	700
Sternberger et Field	New-York	.....	.....	600
Stutfield, G. H	Londres, Angl	.....	.....	12
Sheriff, John, B	New-York	.....	.....	100
Taylor et Cie W. B	do	1,500	1,500	1,500
Thomson, A. G	Londres, Angl	245	245	245
Thorne, Samuel	New-York	500	500	500
Thorne, Jonathan	do	2,800	2,800	2,800
Titus et Thomas	do	550	550	450
Tod, J. Kennedy	do	500	450	450
Trotter, Wm	Londres, Angl	485	485	485
Trowbridge, T. E	New-York	100	100	100
Thyme, Selina C	Londres, Angl	570	570	570
Thyme, lt.-col. A. W	do	1,440	1,440	1,440
Thomas, Rév. H	Anglesea, Pays de Galles	10	10	10
Thynne, F. J	Bedford, Ang	612	612	612
Thursfield, J. K	Londres, Angl	20	20	20
Turner et Cie, C. J	New-York	200	200	100
Thibaudeau, A	Londres, Angl	2,000	2,000	2,000
Turney, V. B	New-York	1	1	1
Thomas, J. H	do	100	100	100
Tucker, W. C	Norwich, Conn	10	10	10
Tuthell, J. G	New-York	5	5	5
Urquhart, R	Ferres, Ecosse	10	10	10
Unger et Cie, C	New-York	1,300	1,250	1,150
Utter, F. M	do	2,220	2,450	3,950
Van Horne, W. C	Montréal	701	701	701
Van Horne, W. C., réservé	do	4,205	4,205	4,205
Van Eeghen, J. H	Amsterdam	500	500	500
Van West, A. R	New-York	700	700	700
Van Scharck et Cie	do	10	10	10
Van Siclen, A	.....	100	100	100
Van Nosbrand, Martha J. J	Elizabeth, N.J	15	15	15
Van Emburg et Atterbury	New-York	400	300	300
Van Hoffman et Cie, L	do	1,200	1,000	1,500
Van Deventer, C. H	do	100	100	100
Willard et Cie, E. K	do	.....	.....	200
Weir, W. H	Montréal	.....	50	.....
Watson, G. H	New-York	.....	30	30
Wickham et Halsted	do	4,000	3,500	3,000
Wallis, Anne B	Montréal	10	10	10
Wolseley, Lord	Londres, Angl	800	800	800
Watson, W. et N. McAndrew	New-York	300	300	300
Watson, J. D	do	7	7	7
Wilson et frères, H. S	do	400	400	400
Woerishaffer et Cie	do	800	700	700
White, Fred	Ottawa, Can	5	5	5
Wallace et Cie, F. B	New-York	100	100	.....

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Liste des actionnaires—*Suite.*

Nom.	Adresse.	1883.		
		14 octobre.	24 octobre.	28 octobre.
Wilcox, Julia L	New-York	1	1	1
White et Cie, L. L	do	100	100	100
Watzen, Toll et Cie	do	5,000	5,000	5,000
Weston, W	do	100	100	100
Wright, John G	do	10	10	10
Whiteheads et Coles	Londres, Angl	135	135	135
Worthington, John	Brooklyn, N.-Y.	10	10	10
Worden et Cie	New-York	1,400	1,400	1,300
White, H. G	Syracuse, N.-Y	400	400	400
Webb et Cie, W. S	New-York	1,800	1,800	1,800
Watson, A	do	1,100	1,100	1,100
Wadsworth, J	do	250	250	250
Watson et Lang	do	2,000	2,000	2,300
Warrender, sir G., bart	Edimbourg	6,000	6,000	6,000
Whitney, E. D	Philadelphie	100	100	100
White, Morris et Cie	New-York	4,520	4,320	4,220
Wilson, T. W	Sterborne, Angl	30	30	30
Winslow, Lamer et Cie	New-York	2,500	2,500	2,500
Wormser, H S	do	2,200	1,900	1,800
Walsh, J. W., jeune	do	10	10	110
White, Giles	do	15	15	15
Wellington, Chapp et Cie	do	1,200	900	600
White et Cie, S. P	do	500	500	500
Winthrop et Cie, R	do	300	200	100
Wood, Huestis et Cie	do	1,000	1,100	1,000
Wellington, A. W	do	50	50	.....
Young et Morse	do	100	125	125
	Total	550,000	550,000	550,000

Je certifie que ce qui précède est une liste exacte des porteurs des actions ordinaires émises jusqu'au dates mentionnées.

C. DRINKWATER, *Secrétaire.*

MONTRÉAL, mars 1884.

REPONSE

(31*v*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 février 1885, demandant : 1. Un état détaillé, avec dates, de la dépense faite par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique relativement au chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa. 2. Un état détaillé complet du montant de $473,000, ou environ, porté à titre d'avances diverses, voituriers, contre-créances et autres matières. 3. Un état détaillé, avec dates, des paiements à compte de l'intérêt sur le capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. 4. Copie de tous rapports et données sur lesquels ont été basés les estimations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et de M. Schreiber concernant le coût du parachèvement du chemin de fer canadien du Pacifique.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
29 mars 1884.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 3 mars 1884.

MONSIEUR,—Ainsi que le veut votre lettre du 29 du mois dernier, j'ai l'honneur de transmettre les états suivants demandés par la Chambre des communes :—

1. Etat de la dépense de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique relativement au chemin de fer du Saint-Laurent et Ottawa.

2. Etat détaillé du montant de $473,000, porté dans un état précédent, à titre d'avances diverses, de contre-créances, etc.

3. Etat des paiements à compte de l'intérêt sur le capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Compte du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa.

23 novembre 1881.—Montant avancé par MM. Morton, Rose et Cie, de Londres, Angleterre, à même les fonds de la compagnie en leur possession, en paiement d'actions du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa achetées au nom de la compagnie :

Valeur.....£1,436 0s. 4d. $69,900 00

AVANCES diverses, voituriers, contre-créances et autres matières se rattachant au trafic, le 31 décembre 1883.

Bell, Lewis et Yates	$ 16,051 96
Bryant, G. G	4,500 00
La Compagnie canadienne de locomotives	2,175 47
Foster, A. B	35,728 06
Gillies Frères	1,673 13
Middleton, J. H	5,250 00
Moody, H	1,702 39
Beaty, H	1,989 57
Trésorier provincial	5,587 87
McTavish, J. H	17,141 35
Sinclair, A	1,787 84
Railway Clearing House	1,912 82
Gouvernement fédéral (en litige)	56,211 35
Compagnie de messageries fédérales (frais de transport)	36,742 43
Chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest	3,303 44
Département de l'intérieur	17,746 66
Compagnie de combustible du Nord-Ouest	2,760 88
Compagnie de Ponts de Toronto	16,725 47
Priest, G. A	3,369 42
Short, R. J	2,498 24
Compagnie de Charbon et de Navigation du Nord-O.	2,263 59
Chemin de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba	31,854 23
McDougall et Cie, G	3,263 40
McLaren, P	1,729 19
McLennan, R	5,000 00
McLachlan, Frères	2,787 59
Compagnie d'assurance *North British and Mercantile.*	13,897 47
Chemin de fer de Credit-Valley	1,932 27
Chemin de fer de la Rive Nord	27,282 49
Howard, Thomas	6,083 00
Chemin de fer de Saint-Laurent et Ottawa (balance d'exploitation)	39,432 19
Thomas, W. T	1,850 40
Compagnie canadienne de messageries	1,338 03
Département des sauvages	1,397 55
Département de la milice et de la défense	551 05
Chemin de fer Jacques-Cartier	1,032 39
Divers chemins de fer et compagnies de transport	93,428 58
	$473 281 77

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 24 mars 1884.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 29 du mois dernier, j'ai l'honneur de transmettre un état détaillé, avec dates des paiements à compte de l'intérêt sur le capital du chemin de fer canadien du Pacifique.

Les états nos 1 et 2 mentionnés dans cette lettre ont été fournis avant ce jour.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

ETAT des paiements à compte de l'intérêt sur le capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Février 1882.—Dividende sur 50,000 actions, représentant deux dividendes semestriels, au taux de 6 pour 100 par année, calculé depuis les dates auxquelles étaient dus les différents versements	$	186,328 57
Août " Dividende semestriel, à 6 pour 100 par année, sur 50,000 actions		150,000 00
Février 1883.—Dividende semestriel, à 6 pour 100 par année, sur 250,000 actions		750,000 00
Août " Dividende semestriel, à 5 pour 100 par année, sur 550,000 actions		1,375,000 00
		$2,461,328 57
Ont été payés à même le revenu net et, n'ont pas été portés au compte du capital, les divivendes de février et août 1882, s'élevant à		333,328 57
		$2,128,000 00

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 10 mars 1884.

MONSIEUR,—Je désire dire que mon estimation approximative du coût des portions du chemin de fer canadien du Pacifique que la compagnie est à construire, pour lesquelles aucune subvention n'a été payée, est basée sur des renseignements obtenus de temps à autre des ingénieurs et autres personnes engagés dans l'entreprise, et tirés des rapports des officiers de la compagnie ainsi que des profils des sections des portions de la ligne en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, MONTRÉAL, 27 novembre 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande du 17 courant, j'ai l'honneur de soumettre le rapport préliminaire de M. A. B. Rogers, ingénieur en chef, chargé du tracé de la section des montagnes du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi qu'un rapport de M. James Ross, directeur de la construction de la section Ouest.

Ces rapports couvrent la seule section de la ligne sur la praticabilité de laquelle des doutes aient été récemment jetés.

Au delà de cette section jusqu'au point de raccordement avec la section que le gouvernement est à construire, les travaux du génie ne rencontrent pas d'obstacles ; au contraire, ils sont faciles et peuvent être rapidement faits.

Je suis heureux de pouvoir dire que les travaux de la section du lac Supérieur avancent rapidement. La pose de la voie a été terminée vers l'est depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière Népigon, et elle sera poussée à 35 milles plus loin avant la fin de la saison. Depuis ce point en allant vers l'est, sur une distance de 100 milles, se rencontrent les travaux les plus difficiles de la section du lac Supérieur. Cette distance est couverte par des entreprises d'un mille et bien garnie de monde. Les travaux marcheront tout l'hiver, et l'on espère qu'une portion considérable de cette section sera prête à recevoir la voie de bonne heure le printemps prochain.

La pose de la voie du prolongement de la ligne-mère, à l'ouest du lac Nipissingue, est rendue au delà de la jonction de Sudbury. Cette section est également bien garnie de monde et les travaux marcheront tout l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, gérant général.

L'honorable JAMES H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 20 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Les études de la division des montagnes, faites pendant l'année 1883, ont donné le résultat suivant, savoir : Une ligne de tracé définitif depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'au sommet des montagnes de Selkirk, distance de 95 $\frac{62}{100}$ milles, et un arpentage préliminaire depuis le sommet des montagnes de Selkirk jusqu'à la traverse ouest de la rivière Colombia (vis-à-vis de l'entrée de la passe de l'Aigle), distance de 43 milles. La route adoptée s'avance du sommet des montagnes Rocheuses vers l'ouest, par la rivière du Cheval-qui-Rue, l'espace de 44 $\frac{70}{100}$ milles, jusqu'à la vallée de la Columbia, qu'elle suit pendant près de 30 milles dans une direction nord, jusqu'à ce qu'elle pénètre dans la vallée de la rivière du Castor, qu'elle suit vers le sud et l'ouest pendant environ 20 milles, jusqu'au sommet des montagnes de Selkirk. De ce dernier point elle descend environ 20 milles vers l'ouest, par la branche est de l'Ille-cille-wait, jusqu'à une jonction avec le principal cours d'eau, qu'elle suit pendant environ 23 milles, dans une direction sud-ouest, jusqu'à la Traverse ouest de la rivière Columbia. Une pente maximum de 116 pieds par mille devient nécessaire, sur une distance d'environ 17 milles, dans la descente du sommet des montagnes Rocheuses vers l'ouest par la passe du Cheval-qui-Rue, et aussi sur une distance de 2 milles dans la Cheval-qui-Rue inférieure.

Les mêmes pentes se rencontrent dans le remont des montagnes de Selkirk sur la distance d'environ 16 milles, et de presque 20 milles en descendant leur versant ouest. Ce degré d'inclinaison n'est nulle part dépassé, et l'on compense partout la courbe en réduisant le degré d'inclinaison.

Dans la vallée de la rivière du Cheval-qui-Rue, la courbe maximum employée est de 10 degrés, ce qui ne se rencontre qu'occasionnellement dans le "canon" de la Colombia et dans les montagnes de Selkirk. J'ai néanmoins l'assurance que dans l'établissement final de la ligne après que la route aura été déboisée, une amélioration essentielle sera faite sous ce rapport.

Il y aura trois ponts sur la rivière du Cheval-qui-Rue dans la vallée supérieure, et huit dans la vallée inférieure ; tous ces ponts seront à une seule ouverture, et nulle ouverture n'excédera 200 pieds. Le premier passage ou passage est de la Columbia exigera un pont de 350 pieds de longueur, et le passage ouest un pont d'environ 800 pieds.

Les travaux les plus difficiles que la construction ait à rencontrer se trouvent dans la Cheval-qui-Rue supérieure, où environ six milles de chemin peuvent être classifiés comme travaux de montagne difficiles. Il y a à peu près deux milles de travaux difficiles près de l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue ; le reste varie de moyen à facile. Sur la distance de 10 milles près du coude de la rivière du Cheval-qui-Rue, et de 20 dans la vallée de la Columbia, les travaux supporteront favorablement la comparaison avec ceux de la vallée de l'Arc. Sur les six milles du "canon" de la Columbia, on peut dire qu'il y en a deux de travaux difficiles ; le reste ne l'est pas. Dans les montagnes de Selkirk les travaux sont répartis avec plus d'uniformité que dans les montagnes Rocheuses, et n'offrent pas de difficultés spéciales au génie ; pour des travaux de montagne on peut les considérer comme relativement faciles, vu que la proportion de roche y est extraordinairement faible.

Des devis estimatifs pour la ligne entière par sections d'un mille chaque, accompagnent les plans et profils soumis avec le présent rapport.

Voici quelle sera la construction du tunnel nécessaire :—

	Pds. linéaires.
Dans la Cheval-qui-Rue supérieure	1,800
" " inférieure	2,400
" le canon de la Colombia	2,200
Sur le versant est des Selkirks	aucun
" " ouest, n'excédera pas	1,200
Ce qui donne un total de	7,600

Le tunnel le plus long a 1,400 pieds ; celui qui le suit en longueur a 1,000 pieds. Les autres ont de 150 à 600 pieds.

Je suis heureux de dire que mes espérances relativement à la praticabilité de la route adoptée ont été plus que réalisées par les résultats des études de cette année ; et, ainsi que l'indiquent les plans et les profils, les travaux sont d'une nature telle qu'on peut employer à la construction n'importe quel nombre d'hommes qu'on voudra, et cela avec la certitude de l'achèvement le plus prompt.

La voie ayant atteint le sommet des montagnes Rocheuses, il reste à terminer une lacune de pas plus de 270 milles entre ce point et Kamloops.

L'élévation de quelques-uns des points marquants de la ligne au-dessus du niveau de la mer est comme suit :—

	Pieds.
Sommet des montagnes Rocheuses	5,300
Coude de la Cheval-qui-Rue	3,647
Embouchure " (dans la vallée de la rivière Columbia)	2,541
Traverse est de la rivière Columbia	2,392
Sommet des Selkirks	4,316
Traverse ouest de la rivière Columbia	1,436

La plus haute élévation atteinte est celle dans les montagnes Rocheuses—5,300 pieds. La plus haute élévation dont on ait à triompher dans la Chaîne d'Or (*Gold Range*) est la passe de l'Aigle, qui n'est pas plus de 400 pieds plus haute que la Traverse ouest de la rivière Columbia.

Votre dévoué,

A. B. ROGERS,

Ingénieur en chef chargé des explorations, section des montagnes.

W. C. VAN HORNE, gérant général du C.C.P., Montréal.

MONTRÉAL, 23 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—A la fin de cette semaine, notre voie atteindra le sommet des montagnes Rocheuses, ce qui complétera le programme des travaux de l'année près de six semaines avant le temps voulu. Nous avons, en outre, des travaux de faits sur le versant ouest, dans la passe du Cheval-qui-Rue.

Sept cent cinquante hommes environ sont actuellement employés dans les montagnes Rocheuses, mais notre intention est de réduire quelque peu ce personnel et de borner nos opérations, cet hiver, à faire des traverses et du bois de construction, expédier des approvisionnements, et terminer l'établissement définitif de la ligne.

Pendant l'année, j'ai pu examiner à fond, moi-même, notre route à travers les montagnes Rocheuses jusqu'à la rivière Columbia ; et, outre les rapports que j'ai fait faire par le major Rodgers sur les travaux des montagnes de Selkirk, j'ai envoyé examiner ces travaux par M. Hogg, qui fera aussi rapport, et je suis convaincu que nous possédons pour le chemin de fer canadien du Pacifique, la route praticable la plus directe, avec élévations de sommet plus basses que sur les autres lignes du Pacifique.

Néanmoins, ainsi que je vous l'ai expliqué dans une précédente lettre. Je désirais, avant de commencer la construction sur le versant ouest des montagnes Rocheuses, me sentir parfaitement sûr que la ligne du Cheval-qui-Rue avait été développée à fond par des études de manière à nous procurer une ligne offrant les pentes les plus courtes et le moins de courbes, et établie où elle pût être maintenue avec le moins de frais une fois construite ; j'ai aussi fait faire d'autres explorations à travers la passe de la rivière de l'Arc et la passe Howse, pour constater si nous pourrions trouver une ligne qui bien qu'évidemment plus longue que celle de la passe du Cheval-qui-Rue, offrît des avantages propres à compenser l'augmentation de distance.

Quant au résultat de nos explorations et études, je suis heureux de dire que nous pouvons commencer nos travaux au printemps, avec la parfaite certitude que nous avons indubitablement trouvé le meilleur tracé à travers les montagnes.

La portion difficile de nos travaux de la prochaine saison se rencontrera dans la vallée du Cheval-qui-Rue, mais elle est répartie de telle manière que nous pouvons la garnir d'un grand nombre d'hommes. Le tunnel le plus long est de 1,400 pieds, et, si c'est nécessaire pour hâter la construction, nous pouvons construire une ligne temporaire le long des travaux difficiles.

Votre dévoué,

JAMES ROSS, directeur de la construction.

W. C. VAN HORNE, gérant général C.C.P.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,
MONTRÉAL, 18 avril 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande de renseignements supplémentaires concernant la ligne que cette compagnie se propose d'adopter à travers les montagnes Rocheuses et les Selkirks, j'ai l'honneur de soumettre le profil suivant de la ligne depuis Fort Calgarry jusqu'à la seconde traverse de la rivière Columbia, tel que déduit des plus récents rapports des ingénieurs de la compagnie.

Ce profil fait voir les travaux auxquels on peut s'attendre sous le rapport des pentes, et l'on croit que de grandes améliorations seront faites dans le tracé définitif. Les ondulations entre les principales pentes ne peuvent être bien indiquées sur une aussi petite échelle; elles sont d'ailleurs sans importance et n'affectent pas la question capitale.

En traçant la ligne à travers les montagnes, les principales considérations ont été l'abrégement de la distance, les frais de construction et l'économie dans l'exploitation; et, en ce qu'elles affectent ce dernier point, les courbes et les pentes ont été soigneusement considérées.

Le danger des éboulements et des avalanches a aussi apporté son influence dans le choix du tracé.

Le major Rodgers, ingénieur en chef de la division des montagnes, rapporte qu'en descendant du sommet des montagnes Rocheuses vers la rivière Columbia, on peut s'assurer d'une pente de 90 pieds par mille, mais que cela entraînera une forte perte dans la distance, des courbes difficiles, de longs tunnels, une dépense énorme, et de graves retards dans la construction, et que chacune de ces objections est assez sérieuse pour rendre l'usage de cette pente presque impraticable. Vu qu'il faudrait des locomotives auxiliaires sur une pente de 90 pieds aussi bien que sur une de 116 pieds par mille, la compagnie a résolu d'adopter, pour descendre le versant ouest des montagnes Rocheuses, sa recommandation d'une ligne directe offrant, sur la distance de 20 milles, une pente du degré en dernier lieu mentionné.

La question qui se présente ensuite est celle de savoir si la ligne devrait contourner le grand coude de la rivière Columbia ou franchir en droite ligne les montagnes de Selkirk.

On a trouvé en droite ligne à travers ces montagnes une ligne praticable qui atteint leur sommet, de chaque côté, par des pentes de 116 pieds par mille, et longues chacune de 20 milles.

La distance par cette ligne est de 3 milles, tandis que, par une ligne suivant la vallée de la Columbia autour des montagnes, elle serait d'environ 140 milles.

Cette dernière ligne n'a pas été examinée partout, mais d'après les examens qui ont été faits, il paraît très certain qu'il faudrait recourir, en certains endroits, à des pentes de 80 à 90 pieds par mille.

Pour le besoin du moment, nous supposerons que les pentes dominantes des autres portions du chemin de fer canadien du Pacifique ($52\frac{8}{10}$ pieds par mille) ne seraient pas dépassées. Nous avons par conséquent à examiner si une ligne de 63 milles de longueur, offrant deux pentes de 116 pieds par mille, longues chacune de 20 milles, est préférable à une ligne de 140 milles offrant des pentes maximum de $52\frac{8}{10}$ pieds par mille.

La possibilité d'exploiter une ligne offrant des pentes atteignant jusqu'à 116 pieds par mille est hors de doute; on rencontre de ces pentes sur l'une des lignes du

Pacifique, et pendant des années il s'en est beaucoup vu de plus fortes même dans différentes parties de l'Amérique.

Par conséquent, tout se réduit à une question d'exploitation économique.

Pour exploiter le plus avantageusement, avec un trafic considérable, une route offrant de pareilles pentes, il faut de puissantes machines auxiliaires, et les frais d'exploitation de ces pentes comparées à celles de 52 pieds par mille pour la même distance, sont presque précisément le coût du service des machines auxiliaires et l'usure additionnelle de la voie occasionnée par l'emploi de ces machines; par contre, nous avons l'économie des frais d'exploitation de 77 milles de ligne supplémentaire, et l'économie de près de deux heures pour les trains de voyageurs, et de quatre heures pour les convois de marchandises.

Cette dernière considération, qui est d'une grande importance pour la concurrence du trafic d'entier parcours, serait à elle seule suffisante pour justifier l'emploi de pentes plus rapides.

Il ne faut pas perdre de vue que pour les trains de voyageurs il sera rarement nécessaire de recourir à un double service de locomotives; ordinairement il suffira de substituer une lourde locomotive à une légère.

La pente la plus rapide d'une ligne est ordinairement regardée comme la pente dominante, mais ceci n'est pas tout à fait exact.

La pente dominante est celle qui offre la plus grande résistance à la circulation sur le chemin de fer. Une pente de 80 pieds par mille dans une direction peut offrir plus d'inconvénients qu'une de 116 pieds dans une autre, à raison du plus grand volume de trafic dans une direction que dans l'autre. Une pente de 80 pieds par mille sur une section de la ligne peut offrir plus d'inconvénients qu'une pente de 116 pieds sur une autre section en raison du trafic plus considérable sur une section que sur l'autre. Par exemple, une pente de 80 pieds par mille à l'est de Winnipeg offrirait plus d'inconvénients qu'une pente de 116 pieds dans la section des montagnes, parce que le tonnage sera plusieurs fois aussi considérable sur la première section que sur la dernière. Tous les produits des grandes plaines entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses, en outre du trafic d'entier parcours en destination ou venant de la côte du Pacifique, devront passer sur la première section, tandis que la dernière n'aura guère plus que le trafic d'entier parcours, qui, pour les autres lignes du Pacifique, se réduit à 10 ou 12 pour 100 du tout.

On remarquera qu'en allant vers l'ouest il ne se rencontrera pas de pente excédant 52 pieds par mille jusqu'à 5 milles du sommet des montagnes Rocheuses, et depuis ce point jusqu'au sommet la rampe n'est que de 75 pieds par mille. Sur cette courte section il ne sera pas nécessaire d'employer des locomotives auxiliaires pour une circulation ordinaire, en sorte que le seul endroit entre Montréal et la côte du Pacifique où les convois en destination de l'ouest auront besoin d'aide, sera le remont du versant est des montagnes de Selkirk, tandis que les convois en destination de l'est n'en auront besoin qu'à deux endroits, savoir, au remont du versant ouest des montagnes de Selkirk et du versant ouest des montagnes Rocheuses—20 milles dans chaque cas.

Il faut se rappeler, à cet égard, que la prépondérance du trafic d'entier parcours à travers le continent se dirigeant en grande partie vers l'ouest, et que les deux grandes pentes s'élevant vers l'est, pourraient par conséquent être encore plus fortes sans offrir de désavantage essentiel.

Dans l'examen des frais de construction, l'on n'a pas perdu de vue la valeur capitalisée de l'économie des frais d'exploitation à raison de l'abrégement de la distance, et la théorie suivie quant aux pentes peut être brièvement énoncée dans les termes suivants de Herman Hanft, l'une des meilleures autorités sur le sujet :—

"Si les résistances maximum peuvent être concentrées sur un point, et vaincues immédiatement à l'aide de machines auxiliaires, tandis que les pentes plus douces en faveur de la direction du tonnage règnent sur tout le reste de la ligne, la ligne sera exploitée économiquement; mais si ces résistances sont disséminées sur toute la ligne, par intervalles plus ou moins éloignés, l'exploitation sera dispendieuse."

On remarquera que la ligne qu'on se propose d'adopter depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à la seconde traverse de la rivière Columbia réunit toutes ces conditions d'exploitation économique, les pentes descendant toutes dans la direction du plus lourd trafic, si ce n'est le remont du versant est des montagnes de Selkirk, où l'on se propose de recourir à une locomotive auxiliaire. L'extrait suivant de Wellington, "*Economic Theory of the location of Railways*" (page 143), fournit la plus haute autorité pour ce qui a été dit quant à l'emploi de locomotives auxiliaires dans le but d'abréger la distance :—

"Comme preuve du peu d'importance du degré des pentes dans les inclinaisons où l'on se sert de locomotives auxiliaires, nous ajoutons le tableau suivant :—

"TABLEAU XXIV.—Indiquant, par mille, le tonnage de locomotive nécessaire pour remorquer une tonne de chargement net la distance de 100 milles en niveau, excepté pour une élévation de 2,400 pieds sur différentes rampes desservies par des machines auxiliaires, d'après l'expérience journalière moyenne des chemins de fer américains.

Dégré de pente sur inclinaison. — Pds par mille.	Longueur d'inclinaison. — Milles.	Longueur de voie en niveau. — Milles.	Tonnage par mille pour une tonne de chargement net remorqué 100 milles.		
			Sur l'inclinaison.	Sur voie en niveau.	Total.
24	100	...	1·056	.....	1·056
30	60	40	·862	·210	1·072
80	30	70	·760	·369	1·129
100	24	76	·755	·400	1·155
120	20	80	.766	·421	1·187
150	16	84	·803	·442	1·245
200	12	88	·900	·463	1·363

"On verra que le degré d'inclinaison a une influence peu considérable sur la force motrice nécessaire, et le lecteur attentif remarquera pourquoi il doit en être ainsi, et, cependant, que de hautes pentes dominantes pour des locomotives d'entier parcours doivent être un luxe très coûteux. En tenant deux machines auxiliaires à l'œuvre sur cette ligne, nous quintuplons la force motrice, et la pente correspondante à 20 pieds pour une locomotive sera alors de 145 pieds par mille ; cette pente n'est, en aucune manière appréciable, plus dispendieuse ni plus sujette à objection qu'une pente de 92 pieds par mille desservie par une machine auxiliaire."

Wellington donne les profils ci-joints pour démontrer les avantages économiques de la concentration des pentes, et de faire la montée immédiatement par une pente raide plutôt qu'à l'aide d'une série de pentes douces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, gérant général.

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 29 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des chemins de fer, copie d'un rapport du major Rogers, en date du 10 courant, sur les études et explorations dirigées par lui dans les montagnes Rocheuses, entre Fort-Calgary et Kamloops, pendant l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur l'avancement des études du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la division des montagnes, entre Fort-Calgary et le lac Kamloops :—

A la fin des travaux préliminaires en 1831, je quittai, sous les ordres de D. McMillan, sur la rivière Columbia, à l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue, un parti d'hommes ayant instruction de faire, pendant l'hiver, les études et explorations que le temps permettrait.

En vue de la poursuite de l'ouvrage en 1882, je m'arrangeai pour envoyer par la voie de Fort-Benton et de Fort-Calgary, à la passe des montagnes Rocheuses, sous les ordres de M. F. Hurd, principal aide, trois partis complets du génie. L'un de ces partis, sous la direction de E. P. Davis, devait commencer le tracé depuis le sommet en allant vers l'est, et un autre, dirigé par H. S. Huson, depuis le sommet vers l'ouest, le troisième, sous la direction de F. W. Aylmer, devait se rendre jusqu'à la rivière Columbia pour frayer des routes et commencer les travaux d'exploration dans la chaîne des Selkirks. Avec Aylmer se trouvait un certain nombre d'hommes supplémentaires pour remplir les cadres du parti de McMillan.

Je quittai Saint-Paul à la fin de mars et me rendis à la rivière Columbia par San-Francisco, Portland, le lac Pend'Oreille et la rivière Kooteny. J'achetai à San Francisco et à Walla Walla des approvisionnements suffisants pour les travaux de la saison dans la vallée de la Columbia, et j'arrivai le 20 mai au camp de McMillan, à l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue.

Depuis le 20 novembre jusqu'au milieu de janvier, McMillan, avec neuf hommes, s'était occupé à descendre des approvisionnements, sur la Columbia, à l'aide de traînes sauvages (la rivière ayant prise exceptionnellement de bonne heure, il n'y avait pas moyen de se servir de canots). Ensuite, il avait tiré une ligne préliminaire en descendant la Columbia la distance d'environ sept milles, et remontant la rivière du Cheval-qui-Rue environ dix milles, et il avait fait un tracé d'essai d'environ six milles.

Le 22 mai, je partis du camp sur la Colombia pour les montagnes de Selkirk, mais je ne pus franchir la chaîne vu le gonflement de tous les torrents. Revenant sur mes pas, je traversai la vallée de la Spellmacheen, atteignis la rivière Columbia à environ 40 milles au-dessus de l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue, trouvai un très bon tracé pour une route muletière depuis la rivière Columbia jusqu'au creek du Castor, et arrivai au camp le 16 juin, faisant des examens de la ligne et attendant l'arrivée des approvisionnements qui avaient été retardés par l'eau haute entre le lac Pend-d'Oreille et le lac de Kooteny, vu qu'il avait fallu réparer beaucoup de ponts et en construire quelques nouveaux.

Le 30 juin, je partis pour le sommet des montagnes Rocheuses afin de rencontrer le parti d'Aylmer, dont je n'avais pas eu de nouvelles depuis mon départ de Winnipeg.

Le 3 juillet, je trouvai Hurd et Aylmer, campés avec 18 hommes au coude de la rivière du Cheval-qui-Rue, qu'ils se préparaient à passer à l'aide de radeaux, et j'appris que les deux partis dirigés par Huson et Davis avaient commencé, le 19 juin, les travaux du tracé à partir du sommet. J'envoyai M. Hurd surveiller les opérations de ces partis et expédier des approvisionnements à Aylmer, et j'envoyai six hommes de ce dernier rejoindre McMillan.

Le 4 juillet, on avait fini de transporter les hommes et les approvisionnements de l'autre côté de la rivière du Cheval-qui-Rue. Le jour suivant fut employé à frayer des routes, et le 6 je partis avec quatre des hommes d'Aylmer pour la Columbia afin de traverser des approvisionnements, et ensuite d'aller dans les montagnes de Selkirk, —Aylmer et le reste de ses hommes devant rester et achever la route jusqu'à la rivière Columbia.

Lundi, le 17 juin, je partis de la Columbia avec deux blancs et trois sauvages, pour une autre excursion dans les Selkirks par la voie du creek Castor ; le 24, j'avais réussi à trouver une ligne praticable à travers le sommet et dans la branche est de l'Ille-cille-wait, et je regagnai le camp le 6 août.

Le 8 août, j'envoyai le parti d'Aylmer ouvrir une route jusqu'au sommet des montagnes de Selkirk, et faire une exploration depuis le sommet vers l'est. Il réussit

à frayer la route, mais à cause de la grande quantité de bois chablis et d'autres difficultés qu'il rencontra, il atteignit si tard le sommet des montagnes que la neige empêcha toute levée de plans, et il revint sur ses pas, atteignant la Columbia vers le 20 octobre.

Je quittai la Columbia le 10 août et rencontrai Huson avec son parti au creek de la Loutre, à environ 17 milles ouest du sommet des montagnes Rocheuses. Il avait presque terminé sa ligne préliminaire jusqu'à ce point. Le 17, j'arrivai au camp de Davis, vis-à-vis de l'extrémité est de la montagne du Château, environ 21 milles à l'est du sommet ; et je constatai qu'il avait tracé, depuis le sommet jusqu'à ce point, une excellente ligne qui exigera très peu de modifications.

Le 18, M. Hurd arriva au camp de Davis. Je quittai le camp de Davis à mon retour à la Columbia, le 19 août ; M. Hurd m'accompagnait. Le 20, je trouvai, 4 milles à l'ouest du sommet, le parti de Huson qui se préparait à commencer le tracé. Le 23, j'atteignis le camp de McMillan, 10 milles à l'est de la Columbia.

A partir de cette date jusqu'à la fin d'octobre, je m'occupai à prendre des mesures en vue des approvisionnements, à examiner les différentes lignes et à explorer le pays ; et le 27 octobre, je partis vers l'est à travers les montagnes Rocheuses. Je rencontrai Hurd près du sommet, sur la rivière de l'Arc, et je trouvai Davis à l'œuvre environ 40 milles à l'est du sommet. Huson avait quitté les montagnes pour l'hiver et était allé à Padmore. Après avoir pris des mesures pour la continuation des explorations à l'est de Calgary pendant l'hiver, je partis pour Winnipeg par la route de Calgary et l'extrémité de la voie, et j'arrivai à Winnipeg le 24 novembre.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX.

Comme résultat général des explorations faites jusqu'au 5 novembre—date à laquelle je quittai Padmore—à la base orientale des montagnes Rocheuses, je puis dire que le tracé avait été terminé depuis le sommet de ces montagnes vers l'est le long du creek du Bain et de la rivière de l'Arc, sur une distance de 40 milles, et aussi depuis le sommet vers l'ouest, en suivant la branche est de la rivière du Cheval-qui-Rue, sur une distance de 8 milles—cette dernière section embrassant les travaux les plus difficiles en descendant à la Columbia.

A partir de l'extrémité de ce tracé, un arpentage préliminaire a été fait sur la distance d'environ 11 milles aboutissant dans les vallées de la rivière du Cheval-qui-Rue. La ligne suit ces vallées pendant 12 milles jusqu'à l'endroit où commence l'exploration de McMillan, et comme les travaux sont faciles sur cette section et qu'il ne s'y rencontre pas de difficultés sous le rapport des pentes ni sous celui des courbes, il n'y a pas encore été fait de levée de plan. La ligne de McMillan depuis la courbe de la rivière aux Mûres, dans la vallée de la Columbia—environ 27⅛ milles—est simplement un tracé d'essai ; elle sera tirée de nouveau et beaucoup améliorée.

A partir de la première traverse de la Columbia, la ligne pénètre dans la chaîne des Selkirks par le creek du Castor, qu'elle suit pendant environ 16 milles vers le sud, puis court entre 4 et 5 milles dans une direction ouest en remontant une branche de ce creek, et de là s'avance la distance de 3 milles vers le sud-ouest, sur le point de partage, jusqu'à la branche est de l'Ille-cille-wait, et descend ensuite cette branche jusqu'au cours d'eau principal, qu'elle suit jusqu'à la seconde traverse de la Columbia, vis-à-vis de la passe de l'Aigle.

Les 40 milles de ligne tracés depuis le sommet des montagnes Rocheuses vers l'est, embrassent des travaux très faciles offrant des pentes douces et un bon alignement. La descente depuis le sommet vers l'est est à raison de 75 pieds par mille pour les premiers 5 milles ; pour le reste de la distance, le maximum est de 37 pieds par mille ; et bien que les explorations à l'est de Fort-Calgarry ne soient pas encore terminées, j'ai lieu de croire qu'il est possible de borner les pentes maximum aux chiffres en dernier lieu mentionnés.

A partir du sommet des montagnes Rocheuses en descendant vers l'ouest jusqu'à la vallée de la Columbia, on pourrait obtenir une pente de 90 pieds par mille, mais cela exigerait des courbes excessives, une forte augmentation de distance et de frais,

et deux fois plus de temps pour la construction ; et comme il faudra dans tous les cas employer des locomotives auxiliaires, j'ai cru qu'il valait mieux adopter une pente plus raide et la ligne praticable la plus courte. Cette section de la ligne, telle que tracée, offre des travaux très difficiles qu'il est impossible d'éviter, mais elle est très directe, et les pentes raides (116 pieds par mille) sont groupées dans une distance comparativement courte.

A cause de la brièveté de la saison, des difficultés et des retards éprouvés en se rendant sur les lieux, du gonflement des torrents, et de l'énorme somme de travail qu'il a fallu dépenser pour frayer des routes, il n'a pas encore été possible de faire le levé de la ligne à travers la chaîne des Selkirks.

Toutefois, j'ai examiné la ligne à fond et constaté les altitudes par des observations barométriques répétées qui ont été vérifiées avec soin, et je sens que je ne risque absolument rien en disant qu'il existe à travers la chaîne de ces hauteurs une ligne praticable avec des pentes maximum de 105·6 pieds par mille ; mais ici encore je recommanderais que l'on eût recours à des pentes de 116 pieds par mille afin d'éviter certains points où de dangereuses avalanches sont à craindre.

Les travaux dans la chaîne des Selkirks seront très difficiles et dispendieux, mais je crois que l'augmentation des frais de construction sera parfaitement autorisée par la grande économie de distance et des frais d'exploitation. Ce que j'ai vu de la ligne entre la chaîne des Selkirks et Kamloops me donne la conviction qu'on ne rencontrera pas de pente ayant plus de 52.8, ou tout au plus 60 pieds par mille. Dans la section des montagnes, les pentes raides qui, dans aucun cas n'excèdent celles du *Central Pacific Railway*, se trouveront groupés dans trois sections de peu d'étendue ; l'une de ces sections, d'une longueur de 20 milles, descend du sommet des montagnes Rocheuses vers la rivière Columbia, et une autre—également de 20 milles—remonte le versant est des montagnes Selkirk vers la seconde traverse de la Columbia. Au sommet des montagnes Selkirk, entre les rampes et les pentes, se trouve un intervalle comparativement uni d'environ trois quarts de mille qui est admirablement propre à l'établissement d'une station pour la conduite des trains.

Les avantages économiques de la concentration des pentes raides sur un point où il faudra employer des locomotives auxiliaires, sont trop évidents pour qu'il soit besoin d'en parler spécialement ici ; mais je puis dire que sous ce rapport le Pacifique Canadien supportera très favorablement la comparaison avec n'importe laquelle des autres lignes du Pacifique. J'ajouterai que sur le *Northern Pacific* il se rencontre des pentes ayant jusqu'à 128 et 130 pieds par mille.

Les mesurages depuis le sommet des montagnes Rocheuses vers l'est jusqu'à Fort-Calgarry, seront probablablement terminés dans le cours du présent mois.

L'altitude de la ligne au sommet des montagnes Rocheuses n'excède pas 5,500 pieds au dessus du niveau de la mer, et 4,500 au sommet des montagnes de Selkirk.

Je soumets avec les présentes les plans et profils suivants (*non-imprimés*) :

	Milles.
Plan (N° 1) et profil (N° 1A et 1B) du tracé depuis les montagnes Rocheuses en allant vers l'est	40
Plan (N° 2) et profil (N° 2) depuis le sommet des montagnes Rocheuses vers l'ouest	$8\frac{1}{4}$
Profil (N° 3) ligne préliminaire sur la rivière du Cheval-qui-Rue	11
Plan (N° 3) et profil (N° 4), tracé d'essai depuis le coude de la rivière du Cheval-qui-Rue jusqu'à la rivière Columbia	$27\frac{1}{8}$

Votre très dévoué,

A. B. ROGERS, ingénieur de la division des montagnes.

W. C. VAN HORNE, gérant général C. C. P.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉRL, 29 septembre 1882.

MONSIEUR,—Depuis que le major A. B. Rogers, ingénieur que cette compagnie a chargé de ses explorations de montagne, a fait rapport d'une route praticable et

raisonnablement directe à travers la chaîne des Selkirks, un exposé de la nature de la section entière des montagnes, depuis le pied des montagnes Rocheuses jusqu'au lac Kamloops, pourra être de quelque intérêt et utilité.

Dans ce rapport sur les études de montagne pour 1881, le major Rogers dit :—

" La route choisie pour le tracé remonte la rivière de l'Arc jusqu'à sa jonction avec le creek du Bain ; de là elle remonte le creek du Bain environ 5 milles vers l'ouest ; puis elle court environ un mille vers le sud-ouest jusqu'au lac du Sommet, qui a environ un demi-mille de longueur, dont l'eau se déverse tant vers l'est que vers l'ouest, et qui est situé environ 4 ou 5 milles plus à l'est que la carte ne l'indique comme sommet des montagnes Rocheuses ; ensuite elle descend la branche est de la rivière du Cheval-qui-Rue jusqu'au cours d'eau principal, qu'elle suit jusqu'à la rivière Columbia.

" D'après le résultat de l'étude en tant que faite, je puis sans risque garantir, depuis le sommet jusqu'à la rivière Columbia, une descente offrant une pente qui n'excédera pas 80 pieds par mille, et une rampe encore plus douce en remontant la rivière de l'Arc et le creek du Bain jusqu'au sommet."

Dans son rapport verbal sur cette section, le major Rogers dit qu'il espérait de réduire les pentes à 66 pieds par mille; et les dernières nouvelles reçues de son premier aide, M. Hurd, indiquent qu'au moins à l'est du sommet les pentes n'excéderont pas 60 pieds par mille.

Dans son rapport sur l'exploration de 1881, le major Rogers dit de plus :—

" J'avais fait une reconnaissance depuis Kamloops vers l'est jusqu'au sommet des montagnes Selkirk, et d'après des observations générales et les données barométriquese, je puis en toute sûreté dire que la pente n'excédera pas 66 pieds par mille entre Kamloops et la fourche nord de l'Ille-cille-want, et 80 de là au sommet des montagnes Selkirk."

La principale tâche du major Rogers, cette année, était de relier les deux lignes décrites, et c'est ce qu'il a réussi à faire au moyen d'une ligne montant vers l'ouest sur une distance de 20 milles, jusqu'au sommet des montagnes Selkirk, à raison de 105.6 pieds par mille, et descendant le versant occidental avec la même inclinaison sur la même distance—les deux grandes pentes se reliant au sommet par une section comparativement unie d'une longueur de trois quarts de mille.

On peut en conséquence dire sans risque qu'à l'exception de la chaîne des Selkirks, les pentes maximum a l'est du lac Kamloops seront de 80 pieds par mille, avec une forte probabilité qu'elles seront réduites à 66 pieds par mille ; et vu le fait que les pentes raides de la chaîne des montagnes Selkirk sont groupées dans une distance comparativement courte, leur désavantage est très peu considérable comparé à l'abrégement de la distance entière. Je ferai remarquer en même temps que ces pentes de la chaîne des Selkirks ont environ dix pieds de moins que la pente maximum du *Union Pacific Railway.*

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. STEPHEN, président.

L'honorable J. H. Pope, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

P. S. Depuis que ce qui précède est écrit, j'ai reçu du major Rogers une autre lettre datée à la rivière Columbia, le 24 août; en voici un extrait :—

" J'arrive aujourd'hui d'une excursion dans l'est où j'ai vu tous les partis. Davies est à tracer une ligne magnifique à partir du sommet des montagnes Rocheuses en allant vers l'est. De l'autre côté de la rivière de l'Arc, la pente maximum est de 0.7 par chaîne, ou 37 pieds par mille. Il a tracé environ 25 milles.

" Huson, qui opère depuis le sommet vers l'ouest en descendant la rivière du Cheval-qui-Rue, n'a pas bien réussi ; il n'a tracé qu'environ 3½ milles, et tiré, en outre, qu'environ 15 milles de ligne préliminaire.

" McMillan, qui opère depuis le sommet vers l'ouest, dans le coude de la rivière du Cheval-qui-Rue, trouve une pente de 52.80 et une route favorable. Après les premiers 8 milles, cette route est difficile, ainsi qu'on doit s'y attendre dans une pareille gorge.

"J'espère beaucoup de grouper toutes les pentes raides (excédant 52,80 par mille) dans les limites de 20 milles des deux sommets (des montagnes Rocheuses et des montagnes Selkirk)."

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(31*w*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1884, demandant un état faisant connaître—

(1.) Le coût, par mille, du chemin de fer canadien du Pacifique pour les 615 milles à l'ouest de Winnipeg, jusqu'à un point situé 45 milles à l'est de la Saskatchewan.

(2.) Le coût, par mille, séparément, de chaque 100 milles de cette portion dans une direction ouest.

(3.) Le coût, par mille, de la portion susdite, sous les chefs ordinaires.

(4. Les noms des entrepreneurs de tous travaux quelconques sur cette portion.

(5.) Copie des contrats pour ces travaux, y compris le contrat de Langdon et Shepard.

Par ordre,

J. A. CHAPLEU,
Secrétaire-d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 avril 1884.

MONTRÉAL, 27 mars 1884.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 12 du mois dernier, j'ai l'honneur de transmettre, ainsi que demandé par l'adresse de la Chambre des communes en date du 17 février 1884, un relevé du montant dépensé sur différentes sections de la ligne, et la liste des noms des entrepreneurs des travaux à l'est de Port-Arthur.

Je regrette de dire qu'il n'est pas possible de donner le coût de ces différentes sections en la manière demandée par l'adresse.

Cette adresse demande les noms des personnes, autres que la Compagnie de Construction, avec lesquelles cette compagnie a fait des contrats pour les travaux de la région du Nipissingue, à l'ouest de Callander. J'ai l'honneur de dire qu'aucuns tels contrats n'ont été faits, les travaux ayant été exécutés par la compagnie de chemin de fer sous la direction de ses propres officiers.

Elle demande aussi les noms des entrepreneurs des travaux sur les 615 milles à l'ouest de Winnipeg. Le seul contrat passé l'a été avec MM. Langdon, Shepard et Cie, et nous en avons déjà soumis copie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

ETAT du montant dépensé jusqu'au 31 décembre 1883.

Coût de 6 5 milles à l'ouest de Winnipeg, cours et ateliers—		
Coût des bâtiments, etc., à Winnipeg	$ 1,040,701 32	
do de 615 milles à l'ouest de Winnipeg	10,321,524 00	
		$11,362,225 32

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR, MONTRÉAL, 27 mars 1884.

LISTE des entrepreneurs pour travaux sur la division du lac Supérieur.

Noms des entrepreneurs.	Désignation des travaux.	—
Jas. S Winston et Cie	Dressement de la plate-forme, terre et roc	
J. R. Macdonell	do do	
Dwyer et Cie	do do	
M. Brown	do do	
Cormull et Maclennan	do do	
P. McLeod	do do	
Frank et Cie	do do	
John Dohney	do do	
W. J. Connelly	do do	
Grant et Cie	do do	
Marvin Burk	do do	
J. R. Macdonell	do do	2me entreprise.
A. R. Macdonell	do do	
P. McRae	do do	
J. R. Macdonell	do do	3me entreprise.
John Graham et Cie	do do	
J R. Macdonell	do do	4me entreprise.
M. Brown	do do	2me entreprise.
Winston et Cie	do do	2me entreprise.
Jas. Isbester	do do	
McKenzie et Cie	do do	
Angus Sinclair	do do	
Dwyer, Doyler et Cie	do do	2me entreprise.
Wm Stoddard	do do	
Peter McLeod	do do	2me entreprise.
Wm. C. Dobbie	do do	
R. R McLennan	do do	
Macdonell et Cameron	do do	
R. G. Reid	do do	
Wm. Blair	do do	
John Haverty	do do	
John Ryan et Cie	do do	
F. Erickson	do do	
McKay et Dwyer	do do	
D. Ogilvie	do do	
Kenneth McLeod	do do	
McDonald, Cameron et Cie	do do	2me entreprise.
John Pinkerton	do do	
Doane et Wright	do do	
D. McDonald	do do	
H. F. Donkin et Cie	do do	
Densmore et Richardson	do do	
Hugh McColl	do do	
J. J. Elliott et Cie	do do	
Hazlewood et Cie	do do	
John Wardrope	do do	
James Barry	Maçonnerie, ponts et ponceaux	
R. G Reid	do do	2me entreprise.
Cormull et Maclennan	Attaches de chemins de fer	2me entreprise.
Alden et Lassig	Superstructure en fer pour ponts	
Edge Moore Iron Co	do do	
Pittsburg Bridge Co	do do	
Dean, Westbrook et Kiones	do do	

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(31*x*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1884, demandant un état faisant connaître :—

(1). Le nombre de milles construits par la Cie de Construction, et les paiements détaillés, avec dates, à elle faits en ce qui concerne la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à partir d'un point 45 milles à l'est de la Saskatchewan en se dirigeant vers l'ouest.

(2.) Le coût, à la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, de la ligne depuis le point ci-dessus jusqu'à Calgary, et aussi, depuis Calgary jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses

(3.) Le coût estimatif de l'achèvement de cette partie de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique laissée inachevée par la Cie de Construction, entre Callander et Port-Arthur ; et, séparément, le coût de l'équipement de cette partie.

(4.) Le coût estimatif de cette partie, par mille, sous les chefs ordinaires, et le coût, sous les mêmes chefs, de la section de 100 milles reconnue d'une construction très difficile.

(5.) Des états semblables aux items 3 et 4, pour l'achèvement de la partie laissée inachevée entre les montagnes Rocheuses et Kamloops, et un exposé de toutes les données sur lesquelles sont basées respectivement ces estimations du coût de la construction.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 avril 1884.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Relevé du montant dépensé jusqu'au 31 *décembre* 1883.

Coût des travaux, 242 milles à l'ouest d'un point 45 milles à l'est de la rivière Saskatchewan.	$ 5,391,363 97	
Payé à compte à la Compagnie Nord-Américaine d'Entreprise de chemin de fer.....	521,446 19	
		$5,912,810 16
Cout de l'exploration dans les montagnes Rocheuses.....		254,139 11
		$6,166 949 27

REPONSE SUPPLEMENTAIRE

(31*y*)

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1884, demandant un état indiquant :—

(1.) Le coût des premiers 40 milles à l'ouest de Callander construits par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(2.) Le nombre de milles construits par la compagnie de Construction et les paiements détaillés, avec dates, à elle faits en ce qui concerne la ligne immédiatement au delà des 40 milles susdits jusqu'à la jonction de Sulbury ou au delà.

(3.) Le coût de tous travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur cette section depuis l'annulation du contrat avec la compagnie de Construction, jusqu'au 31 décembre dernier, et le coût de tels travaux jusqu'à la date des comptes rendus au ministère des chemins de fer.

(4.) Les noms des personnes avec lesquelles les contrats de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ont été passés pour l'exécution de ces travaux, et copie de leurs contrats.

(5.) Les mêmes détails que dans les items 2, 3 et 4, pour ce qui concerne la ligne de Port-Arthur, vers l'est.

(6.) Le coût de l'embranchement d'Algoma-Mills sous les divers chefs sous lesquels les travaux de construction de chemins de fer sont ordinairement faits.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 avril 1884.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Relevé du montant dépensé jusqu'au 31 *décembre* 1883.

Coût des premiers 40 milles à l'ouest de Callander (incomplets)...		$1,125,275 77
Coût de la ligne à l'ouest des premiers 40 milles ci-dessus :		
Payé en à compte à la compagnie Nord Américaine d'Entreprise de chemin de fer...	$1,886,181 06	
Payé pour travaux faits depuis l'expiration du contrat	238,514 35	
		2,124,695 41

Coût de la ligne depuis Port-Arthur, en allant vers l'est :		
Payé à compte à la compagnie Nord-Américaine d'Entreprise de chemin de fer	$1,880,551 46	
Payé pour travaux faits depuis l'expiration du contrat.....	419,231 23	
		2,299,782 69
		$5,549,753 87
Coût de l'embranchement d'Algoma (95 milles).....		1,877,323 63

RÉPONSE

(31z)

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1884 demandant copie de tous arrêtés du conseil, relevés détaillés, pièces justificatives, preuve, rapports, évaluations et autres papiers ayant trait à tous paiements ou avances faits, à quelque titre que ce soit, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et qui ne sont pas compris dans les états déjà soumis ; aussi des relevés détaillés, avec dates, des montants de ces paiements et avances.

Par ordre,

J. A. CHAPLEAU.

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
3 avril 1884.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 26 février 1884.

MONSIEUR,—Par anticipation de l'adoption du bill relatif à la compagnie du chemin de fer canadien actuellement soumis au parlement, j'ai l'honneur de transmettre un relevé de la dette flottante de cette compagnie, au paiement de laquelle pourvoit ce bill.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 22 février 1884.

Avance à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique suivant les livres de la banque à cette date.....	$3,282,103
Crédit ouvert dans notre bureau de New-York pour payer des rails.....	50,000
Intérêt accumulé sur emprunt.....	15,000
	$3,347,103

Nous sommes informés que la compagnie de chemin de fer a émis sur cette banque des chèques qui absorberont à peu près la balance du crédit autorisé en sa faveur par la banque ($3,500,000).

Ce crédit est garanti par diverses obligations et actions, par un ordre du gouvernement pour toutes les subventions échéant à la compagnie, et par la garantie personnelle de George Stephen, de l'honorable D. A. Smith, de Duncan McIntyre et de R. B. Angus.

Je certifie que ce qui précède est exact.

E. S. CLOUSTON, gérant.

MONTRÉAL, 8 mars 1884.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'exposer que cette compagnie désire vivement que sa dette flottante, à l'extinction de laquelle le récent acte pourvoit en y affectant $7,500,000 de l'emprunt projeté, soit payée sans délai, et que, de fait, le paiement de cette dette est une question d'urgente nécessité, si l'on veut que le gouvernement ou la compagnie jouisse de tout le bénéfice de cet emprunt.

Je demande donc respectueusement qu'ordre soit donné de payer incontinent la somme de $5,700,663, établie par la compagnie comme le montant de la dette flottante accu é par ses livres le 31 décembre dernier, indiqué par les relevés soumis au parlement, apuré et vérifié par MM. Schreiber et Miall, et mentionné par vous dans le discours que vous avez prononcé en proposant les résolutions.

Je demande aussi que l'arrêté à être rendu comporte l'ordre de payer tels autres montants de dette flottante—n'ex é lant pas la nouvelle somme de $1,799,337—qu'il sera démontré avoir été contractés dans la poursuite de l'entreprise de la compagnie avant le 31 décembre dernier, et ne figurant pas alors sur les livres de la compagnie. Si un arrêté de cette nature peut être rendu, les détails du paiement ultérieur pourront être fixés de la manière que le conseil le décidera.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

Acte à l'effet de modifier "l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique," et à d'autres fins.

Considérant que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a représenté que, bien que possédant des propriétés et moyens qui, s'ils étaient réalisés, suffiraient pour lui permettre de terminer le chemin de fer Canadien du Pacifique en moitié moins de temps que celui stipulé par le contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire, vers le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-six, néanmoins, qu'en conséquence de l'état du marché pour les effets de chemins de fer et d'autres circonstances qui échappent à son contrôle, et nonobstant la convention conclue avec le gouvernement le septième jour de novembre dernier, pour la garantie par l'Etat, pendant dix ans à compter du dix-septième jour d'août dernier, d'un dividende de trois pour cent sur ses actions en circulation, il lui est impossible de se procurer les fonds nécessaires pour pousser les travaux de construction assez vigoureusement pour que le chemin de fer puisse être achevé à l'époque rapprochée ci-dessus mentionnée, et que la compagnie a demandé qu'il soit apporté certaines modifications au contrat de construction et à la convention susdite, et qu'il lui soit fait une avance de deniers sur la garantie de tout son chemin de fer, de ses embranchements, son équipement et ses propriétés, afin de l'aider dans l'exécution de ces travaux; et considérant qu'il est à propos, pour encourager et seconder le rapide établissement des territoires du Nord-Ouest et l'exécution d'une voie de communication transcontinentale par chemin de fer sur le territoire canadien, d'assurer le prompt achèvement du dit chemin de fer: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:

1. Le gouvernement pourra remettre à la compagnie les effets donnés, en exécution de la troisième section de l'acte quarante-quatrième Victoria, chapitre un, in-

titulé "*Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique*," et en exécution de la seconde clause du contrat de construction portant la date du vingt-unième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt, comme garantie de la construction du dit chemin de fer.

2. La subvention pécuniaire à payer à l'avenir à la compagnie, pourra être payée à mesure qu'avanceront les travaux de la section Centrale ou de la section Est du chemin, dans le rapport proportionnel existant entre la valeur de l'ouvrage fait sur la section pour et lequel paiement sera demandé, et la valeur de tout l'ouvrage restant à faire actuellement sur cette section, d'après le contrat.

3. L'époque fixée pour le paiement de la somme de deux millions huit cent cinquante-trois mille neuf cent douze piastres, que la compagnie a promis de payer le ou avant le premier jour de février mil huit cent quatre-vingt quatre, comme partie du fonds mentionné dans sa convention avec le gouvernement en date du septième jour de novembre dernier, est par le présent prorogée jusqu'au septième jour de novembre mil huit cent quatre-ving-huit, alors que la somme de quatre millions cinq cent vingt-sept mille piastres, constituant le dernier versement à faire sur le dit fonds payable par la compagnie au gouvernement, deviendra due,—le tout avec intérêt payable semestriellement au taux de quatre pour cent par année, suivant qu'il a été convenu à l'époque de l'exécution de la dite convention ; et la dite somme devra alors être payée au gouvernement en même temps que le montant en dernier lieu mentionné, le tout formant la somme de sept millions trois cent quatre-vingt-neuf mille neuf cent douze piastres, portant intérêt au taux en dernier lieu mentionné, jusqu'à ce qu'elle soit payée ; et la dite convention, telle que par le présent modifiée, est ratifiée et confirmée.

4. Le gouvernement pourra à même tous deniers non affectés à d'autres fins formant partie du fonds consolidé de revenu du Canada, prêter à la dite compagnie une somme d'argent n'excédant pas vingt-deux millions cinq cent mille piastres, qui sera remboursée au gouvernement le ou avant le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-onze, avec intérêt aux taux de cinq pour cent par année, payable semestriellement jusqu'au parfait paiement du principal ; et comme partie de ce prêt, le gouvernement pourra payer immédiatement à la compagnie telle somme, n'excédant pas sept millions cinq cent mille piastres, dont la compagnie aura besoin pour éteindre sa dette flottante actuelle—le montant et les items de cette dette devant être établis à la satisfaction du gouvernement ; et le reste de ce prêt pourra, si le gouvernement juge que les travaux de construction sont poussés de manière à assurer leur achèvement pour le mois de mai mil huit cent quatre-vingt-six, être payé à la compagnie à mesure que les travaux de construction avanceront, dans la proportion prescrite par le présent pour le paiement de la balance de la subvention pécuniaire.

5. Comme garantie du remboursement du dit emprunt, avec intérêt, comme susdit, et comme garantie additionnelle du paiement de la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres et de l'intérêt, échéant le septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit, le gouvernement aura premier gage et charge privilégiée sur tous les biens, meubles et immeubles, que la compagnie possède actuellement ou qu'elle acquerra ou possédera par la suite, comprenant la ligne principale du chemin de fer, ses prolongements et ses embranchements, tout son équipement, son matériel roulant et son outillage, y compris tous ses steamers et navires, et aussi sur les concessions de terres que la compagnie s'est acquises ou qu'elle acquerra par la suite ; sauf toujours, cependant, les droits des porteurs d'hypothèques qui grèvent les prolongements de la ligne du chemin de fer de Callander à Brockville et à Montréal, comme garantie de la balance impayée du prix d'achat des lignes constituant les dits prolongements, et sauf l'hypothèque sur la concession de terres consentie par la compagnie pour garantir ses obligations de concessions de terres déjà émises ; et le gouvernement continuera à garder et retenir le montant entier des obligations de concessions de terres maintenant sous sa garde ou en sa possession, sujettes à rachat en vertu des termes de la dite hypothèque sur la concession de terres, et avec tous recours quant à l'intérêt, au droit de voter et à toutes autres matières s'y rattachant, qu'aurait ou posséderait tout acheteur des dites obligations, ou qui pourraient être exercés par lui ; et tous les deniers reçus par le

gouvernement des fidéicommissaires des obligations de concessions de terres pour le rachat des dites obligations, seront appliqués comme suit, savoir :—

(1.) Tous les deniers qui seront reçus à compte de dix millions de piastres des dites obligations seront appliqués : *Premièrement*, à éteindre l'intérêt accumulé et dû sur le dit emprunt et sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ; *Secondement*, à compte du capital de la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ; et *Troisièmement*, à compte du capital du dit prêt ;—et le gouvernement pourra faire tout arrangement qu'il jugera bon pour s'assurer du paiement, après le rachat des obligations de concessions de terres, du produit de toutes les ventes de terres concédées ou qui seront concédées à la compagnie sous l'empire du contrat, pour être appliqué dans l'ordre ci-dessus et aux fins susdites ;

(2.) Et les autres cinq millions de piastres d'obligations de concessions de terres et d'argent reçus des dits fidéicommissaires en remplacement de ces obligations, continueront à être retenus aux conditions et pour les fins mentionnées dans le dit contrat.

6. Le gouvernement fera exécuter par la compagnie et au nom du gouvernement, une convention stipulant les recours, termes et conditions que le gouvernement jugera à propos, pour garantir l'application du dit prêt aux fins pour lesquelles il est par le présent autorisé, et pour le remboursement de ce prêt et le paiement de cette somme de sept millions, trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, le tout avec intérêt (y compris l'intérêt sur tout intérêt impayé) ; pour la libération des dits gage et charge privilégiés, lorsque ce remboursement sera fait; pour continuer la vente et la réalisation de la valeur des dites terres après la rédemption des obligations de concessions de terre ; pour le paiement au gouvernement du produit de ces ventes, et pour la libération de ces terres de la charge susdite, sur paiement de leur prix de vente, le prix de ces terres ne devant pas être de moins d'une piastre et vingt-cinq centins l'acre ; pourvu, toutefois, que parmi ces recours, termes et conditions, il soit convenu et stipulé :—

(1.) Que la compagnie terminera les sections du Centre et de l'Est du chemin de fer pas plus tard que le mois de mai mil huit cent quatre-vingt-six, et que dans l'intervalle elle fera, chaque mois, des progrès suffisants dans les travaux des deux sections pour convaincre le gouvernement que la convention sera remplie à cet égard ; et si en aucun temps le gouvernement n'était pas satisfait des progrès faits dans l'exécution des travaux, et en notifiait la compagnie, et si, immédiatement après avoir reçu cette notification, la compagnie n'augmentait pas le nombre de ses travailleurs et ne le maintenait pas ensuite, et ne prenait pas telles autres mesures pour accélérer l'exécution des travaux, suffisantes pour en assurer l'achèvement dans le dit mois de mai mil huit cent quatre-vingt-six, et d'une manière satisfaisante pour le gouvernement, alors et dans ce cas il ne sera plus fait d'avances à compte du prêt susdit à la compagnie, et dans ce cas la totalité de la somme avancée jusqu'alors à compte du dit prêt sera imputée comme garantie additionnelle de son remboursement, et emportera privilège sur toute subvention pécuniaire alors acquise à la compagnie et non payée, et sur toute subvention pécuniaire acquise par la compagnie ensuite ; et—

(2.) Que sur défaut pendant douze mois du paiement du versement semestriel de l'intérêt sur le dit prêt ou quelque partie du dit prêt, ou sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, ou sur quelque partie de cette somme, ou du paiement du principal de l'une ou de l'autre somme, ou de quelque partie de l'une ou l'autre à leur échéance, conformément aux dispositions du présent acte, le droit qu'a la compagnie, en vertu de son contrat ci-dessus mentionné, de demander ou recevoir toute subvention ultérieure en argent ou en terres prendra fin ; et le chemin de fer et ses prolongements, embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, y compris les steamers, et toutes les terres et les biens de la compagnie, et toutes les obligations de concessions de terres alors en la possession du gouvernement, lorsque arrivera ce dit défaut de paiement pour une période de douze mois, seront, *ipso facto* et sans avis ou procédure quelconque, dévolus à Sa Majesté, et sur ce, le ministre des chemins de fer et canaux en prendra possession immédiate au

nom du gouvernement du Canada ; et tout employé de la compagnie, à compter de l'expiration de la dite période de douze mois, deviendra et sera l'employé du gouvernement, sous bon plaisir, et gardera ou possédera toute chose appartenant à la dite compagnie et alors sous sa charge au nom du gouvernement et dans l'intérêt de celui-ci ; et les taux d'intérêt et les termes de paiement fixés par le présent ne seront pas affectés ou modifiés par les termes de la dite convention.

7. La dite compagnie est par le présent autorisée à exécuter une convention, de la nature et aux fins ci-dessus prévues, et à grever tous ses biens et propriétés, en la manière et forme ci-dessus décrites ; et, dans cette convention, à convenir de telles autres et nouvelles conditions que le gouvernement pourra prescrire ; pourvu qu'autorisation d'accepter les conditions du présent acte et d'exécuter une convention stipulant les charges imposées sur le dit chemin de fer et ses propriétés, et les autres conditions requises ou autorisées par le présent acte, soient conférés au conseil de direction de la compagnie par les actionnaires de la compagnie,—soit par une résolution passée à une assemblée générale spéciale de ces actionnaires convoquée à cette fin, par un vote d'au moins les deux tiers en somme des actionnaires qui seront présents ou représentés à cette assemblée, soit par un acte ou des actes exécutés par au moins les deux tiers en somme de la totalité des actionnaires de la compagnie, agissant personnellement ou par leurs procureurs ou fondés de pouvoirs, respectivement, dûment autorisés à cette fin.

8. Jusqu'à l'entier paiement de la dette due par la compagnie au gouvernement, avec intérêt, tous deniers revenant ou devant revenir à la compagnie à titre de subvention postale ou pour service de transport, seront retenus par le gouvernement et seront appliqués à compte de l'intérêt à échoir de temps à autre sur la dette susdite, et ensuite au paiement du principal.

9. Les actions de la compagnie, s'élevant à la somme de trente-cinq millions de piastres, maintenant entre les mains du gouvernement, seront gardées par le ministre des finances et pourront être vendues par la compagnie, du consentement du gouvernement, à condition que le produit de leur vente, déduction faite du montant qui devra être payé au gouvernement pour assurer un dividende semi-annuel, au taux de trois pour cent par année, jusqu'au dix-septième jour d'août mil huit cent quatre-vingt treize inclusivement, sera appliqué, suivant les instructions du gouvernement, soit à l'amélioration ou au prolongement du chemin de fer ou à son équipement. soit au remboursement du montant dû au gouvernement par la compagnie ; et si en aucun temps les actions de la compagnie atteignaient une valeur qui, dans l'opinion du gouvernement, rendrait opportune la vente des dites actions ou d'aucune partie des dites actions, alors et sur ce, et après avis donné à la compagnie par le gouvernement, demandant que les dites actions ou aucune partie des dites actions soient vendues, et spécifiant le prix minimum auquel les dites actions seront ainsi vendues, la compagnie fera offrir en vente et vendra les dites actions conformément à cet avis ; et à défaut de le faire dans un délai raisonnable (lequel délai sera à la discrétion du gouvernement), le gouvernement aura le droit de les vendre en tout ou en partie, à ce prix minimum ou au-dessus, et il en appliquera le produit tel qu'il est par le présent prescrit que ce produit sera appliqué dans le cas de la vente de ces actions par la compagnie.

10. Tant que les dites diverses sommes d'argent prêtées comme susdit, ou aucune partie de ces sommes ou de l'intérêt sur ces sommes, resteront impayées, aucune vente ou cession ne sera faite, ni aucune hypothèque, gage ou charge d'aucune sorte ne seront créés sur le chemin de fer ou les biens ou aucune partie des biens de la compagnie ; et la compagnie n'émettra aucune action, avant ce remboursement, en sus ou au delà de la somme de cent milllions de piastres à laquelle ces actions sont par le présent limitées :

(2.) Mais si, en aucun temps avant qu'il n'y ait eu défaut de la part de la compagnie dans le paiement d'aucune des dites sommes d'argent ou des intérêts, et que ce défaut n'ait duré pendant douze mois, la compagnie peut négocier quelque partie des obligations garanties exclusivement par la partie non vendue de la subvention en terres, à tel prix par acre qui sera approuvé par le gouvernement, alors, avec cette approbation et avec l'autorisation des actionnaires donnée tel que prévu par sa

charte, et après avoir annulé ou retiré la balance des obligations hypothécaires de concessions de terres de la compagnie, ou y avoir amplement pourvu à la satifaction du gouvernement, elle pourra faire une nouvelle émission d'obligations de concessions de terres jusqu'à concurrence du montant ainsi approuvé par le gouvernement, garanties tel que le prescrit sa charte, lesquelles obligations seront déposées entre les mains du gouvernement ; et lorsqu'elle opérera la vente totale de ces obligations, ou de temps à autre celle d'une partie de ces obligations, s'élevant à un tiers au moins de leur montant, la compagnie pourra notifier le gouvernement de cette vente,—et sur ce, et sur paiement au gouvernement du prix de cette vente à un taux acceptable au gouvernement, les obligations ainsi vendues seront délivrées à leurs acheteurs, et dès lors les obligations ainsi délivrées, ainsi que la balance qui en restera entre les mains du gouvernement, constitueront une première hypothèque et charge sur la portion non vendue de la subvention en terres, à l'exclusion de la charge par le présent créée ; et toutes celles des dites obligations qui resteront entre les mains du gouvernement auront le droit de prendre rang comme charge sur la dite subvention en terres *pari passû* avec la portion qui en aura ainsi été vendue et délivrée ; et le gouvernement aura tous les mêmes droits et recours à leur égard que ceux possédés par aucun porteur d'aucune partie de la dite émission ; et s'il survient quelque défaut de paiement comme susdit, et s'il se continue pendant douze mois, le gouvernement pourra vendre toute partie des dites obligations restant en sa possession ; et toutes les sommes de deniers réalisées sur ces obligations, de quelque manière que ce soit, seront appliquées en déduction de la dette de la compagnie au gouvernement mentionnée ci-haut.

11. Le chemin de fer Canadien du Pacifique ne sera, non plus qu'aucun de ses embranchements ni aucune ligne de chemin de fer affermée par la compagnie ou sous son contrôle, en aucun temps fusionné avec le Grand-Tronc de chemin de fer ou aucun de ses embranchements, ni avec aucun embranchement loué par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer ou sous son contrôle ; et cette fusion et tout arrangement à l'effet de faire un fonds commun des gains ou recettes de ces deux chemins de fer, ou de leurs embranchements ou aucun d'entre eux, ou d'aucunes lignes ou parties de lignes de chemins de fer louées par les dites compagnies, ou l'une ou l'autre d'entre elles, ou sous le contrôle de l'une ou l'autre, seront absolument nuls. Néanmoins, cette disposition ne s'étendra pas aux conventions de trafic ou de circulation faites du consentement du Gouverneur en conseil, ni n'empêchera l'acquisition, par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du chemin de fer entre Québec et Montréal appelé le chemin de fer de la Rive Nord.

(2.) La Cour Suprême du Canada aura juridiction pour faire exécuter les dispositifs de la présente section et pour en empêcher, par injonction ou autrement, toute infraction, et pour punir toute contravention ou désobéissance à tout ordre, décret ou jugement de la cour à cet égard, et à cet effet elle aura tous les pouvoirs, tant en droit commun qu'en équité, d'une cour supérieure de première instance.

12. Tout ce qui, dans l'acte et le contrat précités et mentionnés, est incompatible avec les dispositions du présent acte, est par le présent abrogé.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 7 mars 1884.*

Le comité du conseil a pris en considération une convention—ci-jointe—à être passée entre Sa Majesté la Reine, agissant pour le Dominion du Canada et représentée par l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dans le but de mettre à effet l'acte fédéral adopté pendant la session du parlement tenue dans la quarante-septième année du règne de Sa Majesté, et intitulé " Acte à l'effet de modifier ' l'Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique.' "

Le comité recommande que la dite convention soit adoptée et que le ministre des chemins de fer et canaux soit autorisé à la signer au nom de l'Etat, et il la soumet respectueusement à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE, OTTAWA, 6 mars 1884.

A Son Excellence le gouverneur général en conseil :

Le soussigné a l'honneur de rapporter qu'il a pris en considération—

1. Un acte adopté pendant la présente session du parlement, et intitulé " Acte à l'effet de modifier ' l'Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, et à d'autres fins.' "

2. Un extrait certifié des délibérations d'une assemblée générale spéciale ajournée des actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, contenant copie d'une résolution autorisant le conseil des directeurs de la dite compagnie à accepter les dispositions du dit acte, et à passer, avec le gouvernement du Canada, une convention stipulant les charges créées sur le chemin de fer de la dite compagnie et ses propriétés, ainsi que les autres conditions voulues et autorisées par le dit acte, et approuvant le projet de cette convention ci-après reproduit, et autorisant le conseil des directeurs à exécuter une convention semblable, dans ses termes et conditions, à ce projet de convention ;

3. Un extrait certifié des délibérations d'une assemblée du conseil des directeurs de la dite compagnie, contenant copie d'une résolution du conseil à l'effet d'approuver la dite convention, et d'autoriser le président et le secrétaire de la compagnie à la signer ;

4. Le projet de la convention susdite.

A l'avis du soussigné les conditions de l'acte ont été observées, et la dite convention peut être signée par le ministre des chemins de fer et canaux.

A. CAMPBELL, ministre de la justice.

EXTRAIT des délibérations d'une assemblée générale spéciale ajournée des actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, tenue conformément à une assemblée générale spéciale d'actionnaires, régulièrement convoquée et tenue mardi, le 3e jour de mars 1884, à trois heures de l'après-midi, au bureau de la compagnie, à Montréal.

Présents en personne et par fondés de pouvoir :—

		Actions.
Angus, R. B., représentant		13,800
Abbott, Hy.	"	1,000
Banque Parisienne, la	"	6,764
Baring, Alex.	"	110
Bartlett, Ellen E.	"	13
Bartlett, J. R.	"	20
Bassano, Marquis de	"	80
Beatty, Henry	"	1,000
Becher, Caroline	"	1,150
Becher, H. C. R	"	550
Belknap, R. L.	"	500
Bigelow, l'hon. J.	"	1,000
Billetzer, Jos.	"	245
Bloss, J. O.	"	100
Bush, H. V.	"	60
Burnett et Cie	"	2,370
Cassils, Chas.	"	700
Chaplin, E.	"	200

Crerar, John	représentant	300
Carrette, J. P.	"	1,000
De Joigny, E. B.	"	245
De Witt, A.	"	500
Donald, Gordon	"	25
Drexel, Morgan et Cie	"	8,400
Du Villard, H. A.	"	15
Elphinston, lord Wm.	"	5,453
Ephrusse et Cie	"	1,650
Farrar, W. J.	"	360
Fish, S.	"	100
Fleming, S.	"	1,000
Freeman, N.	"	50
Gay, Sarah	"	200
Geddes, P.	"	250
Gleichen, comte, T. F.	"	40
Gleichen, comte A. E.	"	60
" comtesse F—	"	15
Garett, fils et Cie	"	490
Grenfell, P. du P.	"	350
Grengel, G.	"	6,480
Grieninger, F.	"	4,901
Hall, J. L.	"	1,000
Holden, J. H.	"	2,900
James, D. W.	"	450
Johnson, Mlle L. A. G.,	représentant	10
Kean, H. F.	"	1,500
Ladenberg, Thalmann et Cie.	"	810
Levy, R. G.	représentant	122
Losee, C. E.	"	1,000
Macdonald, H. J.	"	42
Macdonald Frères	"	1,245
McIntyre, D.	"	13,860
McNeill, Sir J. C.	"	200
Mitchell, Alex.	"	417
Morton, Rose et Cie	"	36,832
Muir, Sir W. M.	"	65
Northcote, H. S.	"	770
Northcote, O. H.	"	400
Osborn, C. J.	"	610
Outwater, R.	"	90
Pearson, T. W.	"	3,500
Perry, R. D.	"	300
Robin, P.	"	2,500
Rochefeller, W.	"	1,000
Rose, C. D.	"	250
Ross, John	"	1,000
Rozenradd, C.	"	122
Schaw, A. S.	"	5,450
Scott, W. L.	"	600
Scott, G. S. et Cie	"	22,000
Smith, l'hon. Donald A.	"	25,790
Springer, Max	"	1,715
Stephen, George	"	31,222
Stillman, J.	"	17
Sulzbach Frères	"	1,593
Titus et Thomas	"	25

Thibaudeau, A.	représentant	500
Thomson, A. G.	"	245
Thorne, Samuel	"	500
Thorne, J.	"	2,800
Trotter, Wm.	"	485
Utter, F. M.	"	28,110
Van Horne, W. C.	"	1,402
Wadsworth, W. C.	"	250
Watson, W.	"	300
Wilson, T. W.	"	30
Worthington, John	"	10
	Total	255,605

M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie, remplit les fonctions de secrétaire de l'assemblée.

Considérant que par l'acte du parlement du Canada, intitulé "Acte à l'effet de modifier l'acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, et à d'autres fins," adopté pendant la présente session, le gouvernement du Canada est autorisé à prêter à cette compagnie vingt-deux millions cinq cent mille piastres, et à faire avec elle d'autres arrangements prescrits et autorisés par le dit acte, dont copie est actuellement soumise à cette assemblée, et qu'une des conditions de cet acte est qu'autorisation devra être donnée par les actionnaires de la compagnie, au conseil de direction de cette dernière, d'accepter les dispositions du dit acte et d'exécuter une convention stipulant les charges contre le dit chemin de fer et propriétés, ainsi que les autres conditions voulues et autorisées par le dit acte ;

Et considérant que la présente assemblée d'actionnaires a été régulièrement convoquée, et est actuellement tenue, aux fins de prendre le dit acte en considération et d'en agréer les dispositions, et d'autoriser l'exécution d'une convention en conformité du dit acte ;

Et considérant que le dit acte a été régulièrement pris en considération, et que le gouvernement du Canada a préparé, conformément aux dispositions de cet acte, un projet de convention actuellement soumis à cette assemblée, grevant toutes les propriétés et tous les biens de la compagnie en la manière et forme voulues par le dit acte, et stipulant telles nouvelles et autres conditions que le gouvernement a prescrites, lequel projet de convention a aussi été régulièrement pris en considération et identifié par l'apposition de la signature du secrétaire de cette compagnie au dos du dit projet :

A ces causes, il est résolu que le conseil de direction soit, et il est par les présentes autorisé à agréer les dispositions du dit acte et à exécuter avec le gouvernement du Canada une convention stipulant les charges imposées sur le chemin de fer de cette compagnie et ses propriétés, et les autres conditions requises ou autorisées par le dit acte; et le dit projet de convention est par les présentes approuvé, et le conseil de direction est par les présentes autorisé à faire exécuter avec le gouvernement une convention semblable, dans ses termes et conditions, au dit projet de convention.

Pour extrait conforme [L.S.]
C. DRINKWATER, secrétaire.

EXTRAIT des délibérations d'une assemblée ajournée du conseil de direction, tenue au bureau de la compagnie, à Montréal, jeudi, le 6e jour de mars 1884.

Présents en personne :

M. George Stephen, M. D. McIntyre,
M R. B. Angus, L'hon. D. A. Smith.

Et par fondés de pouvoir :

M. H. S Northcote, M. C. D. Rose,
M. P. du P. Grenfell, Le baron J. de Reinach,
M. R. V. Martinsen.

M. Charles Drinkwater, secrétaire de la compagnie, était aussi présent.

Considérant que par une résolution des actionnaires de cette compagnie, régulièrement proposée et adoptée à l'unanimité, à une assemblée générale spéciale des dits actionnaires, convoquée à cette fin et tenue ce jour, ce conseil a été autorisé à accepter les dispositions d'un certain acte du parlement du Canada, adopté pendant sa présente session et intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, et à d'autres fins"; et à exécuter une convention stipulant les charges imposées sur le chemin de fer de cette compagnie et ses propriétés, et les autres conditions requises ou autorisées par le dit acte,—projet de laquelle convention a été préparé et sanctionné par le gouvernement du Canada, en conformité du dit acte, et a été approuvé par les actionnaires de cette compagnie à la dite assemblée ; et que le conseil a été, par cette assemblée, autorisé à faire exécuter cette convention, et qu'un acte a été dressé en conformité du dit projet ; et qu'il est à propos de l'approuver et d'en autoriser l'exécution par les officiers de cette compagnie qu'il appartient :

A ces causes, il est résolu que la convention avec le gouvernement du Canada, préparée en conformité du dit projet, et des dispositions du dit acte, et actuellement soumise à cette assemblée et identifiée par la signature du secrétaire de cette compagnie, soit et est par les présentes approuvée ; et le président et le secrétaire sont par les présentes autorisés et requis de l'exécuter et d'y apposer le sceau de la compagnie dans les formes voulues par la loi.

Pour extrait conforme,

C. DRINKWATER, secrétaire.

La présente convention faite entre Sa Majesté la Reine, agissant relativement à la Puissance du Canada, ci-après appelée " le gouvernement," et représentée par l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux ; et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, corps politique et érigé en corporation, régulièrement constitué par lettres patentes de la Puissance du Canada, ci-après appelée " la compagnie " et représentée et agissant aux présentes par George Stephen, écr., son président, et par Charles Drinkwater, écr., son secrétaire.

Fait foi :

Considérant que sous l'autorité et en vertu d'un statut de la Puissance du Canada, adopté pendant la session du parlement, tenue dans la quarante-septième année du règne de Sa Majesté, et intitulé : " Acte à l'effet de modifier l'Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, et à d'autres fins," il est décrété, entre autres choses, que le gouvernement pourra prêter à la compagnie une somme d'argent n'excédant pas vingt-deux millions cinq cent mille piastres, à être remboursée au dit gouvernement en la manière prescrite par le dit acte ;

Et considérant qu'il est en outre déclaré par le dit acte que le gouvernement fera exécuter par la compagnie une convention stipulant les recours, termes et conditions que le gouvernement jugera à propos pour garantir l'application du dit prêt aux fins pour lesquelles il est autorisé, et pour le remboursement de ce prêt, avec intérêt, et pourvoyant à d'autres matières et choses énoncées dans le dit acte ;

Et considérant que le gouvernement juge à propos que ces recours, termes et conditions soient tels que ci-dessous convenus ;

Et considérant qu'il est décrété par le dit acte que la compagnie est autorisée à exécuter une convention de la nature et aux fins y mentionnées, et à grever tous ses biens et propriétés en la manière et forme décrites dans le dit acte et dans la convention à être exécutée sous son autorité ; et, dans cette convention, à convenir de telles autres conditions que le gouvernement pourra prescrire, pourvu qu'autorisation d'accepter les prescriptions du dit acte et d'exécuter une convention stipulant les charges imposées sur le dit chemin de fer et ses propriétés, et les autres conditions requises ou autorisées par le dit acte soit donnée au conseil de direction de la compagnie par les actionnaires de la dite compagnie en la manière et forme prescrites par le dit acte ;

Et considérant qu'en conformité du dit acte une assemblée générale spéciale des actionnaires de la compagnie a été régulièrement convoquée et tenue à Montréal, le sixième jour de mars courant, et que l'autorisation voulue par le dit acte a été conférée au conseil de direction de la compagnie par un vote unanime des actionnaires de la compagnie présents ou représentés à la dite assemblée ;

Et considérant que les directeurs de la compagnie ont, par résolution adoptée le sixième jour de mars courant, régulièrement accepté le dit acte et dûment autorisé le président et le secrétaire de la dite compagnie à exécuter la présente convention :

A ces causes, les présentes font foi qu'en conformité des dispositions du dit acte la compagnie est convenue de ce qui suit avec le gouvernement, savoir : —

1. Afin de donner à la compagnie le moyen de poursuivre les travaux de construction du chemin de fer canadien du Pacifique tels qu'entrepris par le contrat intervenu entre le gouvernement et la compagnie à la date du vingt et unième jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt, avec une vitesse qui permette à la compagnie de les terminer dans le mois de mai mil huit cent quatre-vingt-six, le gouvernement convient de prêter à la compagnie la somme de vingt-deux millions cinq cent mille piastres, tel prêt devant porter intérêt au taux de cinq pour cent par année, payable semestriellement, jusqu'au paiement du principal, et devant être ainsi fait aux conditions suivantes, savoir : —

2. Sur et à même le montant du dit prêt le gouvernement devra avancer immédiatement à la compagnie telle somme, n'excédant pas sept millions cinq cent mille piastres, dont la dite compagnie aura besoin pour éteindre sa dette flottante actuelle, —le montant et la nature des items de cette dette devant être établis à la satisfaction du gouvernement.

3. La compagnie stipule et convient avec le gouvernement qu'elle terminera, le ou avant le trente et unième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-six, les sections du Centre et de l'Est du dit chemin de fer canadien du Pacifique ainsi entreprises, et que, dans l'intervalle, elle fera, chaque mois, des progrès suffisants dans les travaux des deux sections pour convaincre le gouvernement que l'entreprise entière sera terminée à ou avant la date en dernier lieu mentionnée.

4. En considération de la stipulation et convention en dernier lieu mentionnées, le gouvernement convient par les présentes de payer à la compagnie la balance de la subvention pécuniaire à elle accordée par le dit contrat, à mesure qu'avanceront les travaux de la section Centrale ou de la section Est du chemin de fer, dans le rapport proportionnel existant entre la valeur de l'ouvrage fait sur cette section pour lequel le paiement sera demandé et à l'égard duquel aucune subvention n'aura été payée, et la valeur de tout l'ouvrage restant à faire sur cette section en exécution du dit contrat, à la date du dernier paiement fait par le gouvernement à la compagnie à même la dite subvention pécuniaire.

5. Le gouvernement promet et convient par les présentes de payer à la compagnie le reste de l'avance par les présentes convenu par versements mensuels, de temps à autre, à mesure que les travaux avanceront, dans la même proportion que celle ci-dessus prescrite pour le paiement de la balance de la subvention pécuniaire.

Mais ces paiements ne continueront à être faits qu'aussi longtemps que les travaux de construction avanceront avec le degré de vitesse ci-dessus convenu.

6. Le gouvernement convient de remettre incontinent à la compagnie les garanties dont il est actuellement nanti en exécution de la troisième section de l'acte quarante-quatrième Victoria, chapitre un, intitulé "*Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique*, et en exécution de la seconde clause du dit contrat.

7. Le gouvernement convient de proroger l'époque fixée pour le paiement, par la compagnie, de la somme de deux millions huit cent cinquante-trois mille neuf cent douze piastres mentionnée dans la convention intervenue entre le gouvernement et la compagnie le septième jour de novembre dernier, jusqu'au septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit, alors que la somme de quatre millions cinq cent vingt-sept mille piastres, aussi mentionnée dans la dite convention en dernier lieu citée, deviendra due, à laquelle date la compagnie convient de payer au gouvernement les dites deux différentes sommes d'argent, formant ensemble la somme de sept

millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, avec intérêt au taux de quatre pour cent par année, ainsi que convenu à l'époque de l'exécution de la dite convention en dernier lieu mentionnée,—le dit intérêt devant être payé au gouvernement par versements semestriels, les premiers février et août de chaque année, jusqu'à parfait paiement du principal, avec intérêt au même taux sur tout versement d'intérêt qui demeurera impayé après la date à laquelle il deviendra dû suivant la dite convention.

8. La compagnie promet et convient de rembourser au gouvernement la dite somme de vingt-deux millions cinq cent mille piastres, ou tout autant de cette somme qui sera prêté à la compagnie en exécution des présentes et du dit acte, le ou avant le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-onze, avec intérêt au taux de cinq pour cent par année payable semestriellement les premiers mai et novembre de chaque année, jusqu'à parfait paiement du principal, et avec intérêt aussi au même taux sur tout versement d'intérêt qui demeurera impayé après la date à laquelle il deviendra dû suivant les présentes.

9. Comme garantie du remboursement du dit emprunt, avec intérêt comme susdit, et comme garantie additionnelle du paiement de la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres et de l'intérêt, échéant le septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit, la compagnie convient par les présentes que le gouvernement aura premier gage et charge privilégiée sur tous les biens, meubles et immeubles, que la compagnie possède actuellement ou qu'elle acquerra et possédera par la suite, comprenant la ligne principale du chemin de fer, ses prolongements et embranchements, tout son équipement, son matériel roulant et son outillage, y compris tous ses steamers et navires, et aussi sur les concessions de terres que la compagnie s'est acquise et qu'elle acquerra par la suite ; sauf toujours, cependant, les droits des porteurs des hypothèques existantes qui grèvent les prolongements de la ligne du chemin de fer depuis Callander jusqu'à Brockville et Montréal, comme garantie des balances impayées du prix d'achat des lignes constituant les dits prolongements, et sans préjudice de l'hypothèque sur la concession de terre consentie par la compagnie pour garantir son émission d'obligations de concessions de terre ; et la compagnie en vertu du dit acte et du vote unanime d'une assemblée générale spéciale de ses actionnaires convoquée à cette fin, consent par les présentes au premier gage et charge déclarés être créés par le dit acte sur tous les biens et propriétés, et les confirme. Et comme autre garantie du dit remboursement, le gouvernement continuera à garder et retenir le montant entier des obligations de concessions de terre actuellement sous sa garde ou en sa possession, sujettes à rachat en vertu des termes de la dite hypothèque créée par la compagnie sur sa concession de terres pour garantir les dites obligations de concessions de terres, et avec tous recours quant à l'intérêt, au droit de voter et à toutes autres matières s'y rattachant, qu'aurait ou posséderait tout acheteur des dites obligations, ou qui pourraient être exercés par lui.

10. Tous les deniers reçus par le gouvernement des fidéicommissaires des obligations de concessions de terres pour le rachat des dites obligations, seront appliqués comme suit, savoir :—Tous les deniers qui seront reçus à compte de dix millions de piastres des dites obligations seront appliqués : *Premièrement*, à éteindre l'intérêt accumulé et dû sur le dit emprunt et sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ; *Secondement*, à compte du capital de la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres ; et *Troisièmement*, à compte du capital du dit prêt.

11. Et les autres cinq millions de piastres d'obligations de concessions de terres et d'argent reçus des dits fidéicommissaires en remboursement de ces obligations, continueront à être retenus aux conditions et pour les fins mentionnées dans le dit contrat.

Aussitôt que l'émission entière des dites obligations de concessions de terres aura été rachetée, le gouvernement pourra exiger que la compagnie transporte la totalité des terres concédées non encore alors vendues, qu'elles soient acquises ou non, aux mêmes ou à d'autres fidéicommissaires choisis d'un commun accord par le gouverne-

ment et la compagnie, et, à défaut de tel accord, aux fidéicommissaires qui seront nommés par le gouvernement pour continuer à agir de concert avec la compagnie pour la vente des dites terres de la même manière que les dits fidéicommissaires de l'hypothèque de concession de terres agissent présentement à l'égard de ces ventes; et la compagnie continuera l'administration et la vente des dites terres, sauf les conditions relatives au paiement du prix aux fidéicommissaires ainsi nommés, et aussi quant au transport de ces terres à leurs acquéreurs respectifs, semblables à celles qui sont énoncées dans la dite hypothèque de concession de terres, sauf et excepté que dans l'évaluation des terres à être ainsi vendues en vertu de tel fidéicommis, le prix n'en sera pas fixé à moins d'une piastre et vingt-cinq cents l'acre; et il est par le présent stipulé et convenu entre le gouvernement et la compagnie qu'aucunes ventes ne seront à l'avenir faites par la compagnie ni consenties par les fidéicommissaires de la dite hypothèque de concession de terres pour un prix ou une somme moindre que le dit prix d'une piastre et vingt-cinq cents l'acre, et le gouvernement appliquera tous les deniers reçus des fidéicommissaires à être ainsi nommés: *Premièrement*, à éteindre l'intérêt qui accroîtra et deviendra dû au gouvernement sur le dit prêt et sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres; *secondement*, à sept milions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres; et, *troisièmement*, à compte du capital du dit prêt.

12. Et comme autre garantie du remboursement des dites différentes sommes d'argent et intérêt, tous les deniers acquis ou à être acquis à la compagnie à titre de subvention postale et pour service de transport, seront retenus par le gouvernement, et seront appliqués, d'abord, à compte de l'intérêt à échoir de temps à autre sur les dettes susdites, puis au paiement du principal.

13. Et il est en outre convenu entre le gouvernement et la compagnie, qu'à défaut par cette dernière, pendant douze mois, de payer quelque versement semestriel d'intérêt sur le dit prêt ou quelque partie de ce prêt, ou d'intérêt sur la dite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, ou sur quelque partie de cette somme, ou de payer le principal de l'une ou de l'autre somme, ou quelque partie de l'une ou l'autre, à leur échéance, conformément aux prescriptions des présentes, le droit qu'a la compagnie, en vertu de son contrat ci-dessus mentionné, de demander ou recevoir toute subvention ultérieure en argent ou en terres prendra fin; et le chemin de fer et ses prolongements, embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, y compris les steamers, et toutes les terres et les biens de la compagnie, et toutes les obligations de concessions de terres alors en la possession du gouvernement, lorsque arrivera ou continuera ce dit défaut de paiement pour une période de douze mois, seront, *ipso facto* et sans avis ni procédure quelconque, dévolus à Sa Majesté, et sur ce, le ministre des chemins de fer et canaux en prendra possession au nom du gouvernement du Canada; et tout employé de la compagnie, à compter de l'expiration de la dite période de douze mois, deviendra et sera l'employé du gouvernement, durant bon plaisir, et gardera ou possédera toute chose appartenant à la dite compagnie et alors sous sa charge au nom du gouvernement et dans l'intérêt de ce dernier.

14. Et il est en outre convenu que si en aucun temps avant le trente et unième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-six, le gouvernement n'était pas convaincu que les progrès faits par la compagnie dans l'exécution des travaux ainsi entrepris sont suffisants pour en assurer l'achèvement vers le trente et unième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-six; et si le gouvernement en notifiait la compagnie, et si, immédiatement après avoir reçu cette notification, la compagnie n'augmentait pas le nombre de ses travailleurs et ne le maintenait pas ensuite, et ne prenait pas, pour accélérer l'exécution des travaux, telles autres mesures suffisantes pour en assurer l'achèvement vers la dite date en dernier lieu mentionnée, et de manière à satisfaire le gouvernement, alors et dans ce cas il ne sera plus fait d'avances à compte du prêt susdit à la compagnie, et dans ce cas la totalité de la somme avancée jusqu'alors à compté du dit prêt sera imputée comme garantie additionnelle de son remboursement et emportera privilège sur toute subvention pécuniaire alors acquise

à la compagnie et non payée, et sur toute subvention pécuniaire acquise ensuite par la dite compagnie.

15. Les actions de la compagnie s'élevant à la somme de trente-cinq millions de piastres, actuellement entre les mains du gouvernement, seront gardées par le ministre des finances et pourront être vendues par la compagnie, du consentement du gouvernement, à condition que le produit de leur vente, déduction faite du montant qui devra être payé au gouvernement pour assurer un dividende semi-annuel, au taux de trois pour cent par année, jusqu'au dix-septième jour d'août mil huit cent quatre-vingt treize inclusivement, sera appliqué suivant les instructions du gouvernement, soit à l'amélioration ou au prolongement du chemin de fer ou à son équipement, soit au remboursement du montant dû au gouvernement par la compagnie ; et si en aucun temps les actions de la comgagnie atteignaient une valeur qui, de l'avis du gouvernement, rendrait opportune la vente des dites actions ou d'aucune partie des dites actions, alors et sur ce, et après avis donné à la compagnie par le gouvernement, demandant que les dites actions ou aucune partie des dites actions soient vendues, et spécifiant le prix minimum auquel les dites actions seront ainsi vendues, la compagnie fera offrir en vente et vendra les dites actions conformément à cet avis; et à défaut de le faire dans un délai raisonnable (lequel délai sera à la discrétion du gouvernement), le gouvernement aura le droit de les vendre en tout ou en partie, à ce prix minimum ou au-dessus, et il en appliquera le produit ainsi qu'il est par les présentes prescrit que ce produit sera appliqué dans le cas de la vente de ces actions de la compagnie.

10. Tant que les dites diverses sommes d'argent prêtées, ou aucune partie de ces sommes ou de l'intérêt sur ces sommes, resteront impayées, aucune vente ni cession ne sera faite des propriétés ou des biens de la compagnie, et aucune hypothèque, gage ou charge d'aucune sorte ne seront créés sur le chemin de fer, ni sur les biens ni aucune partie des biens de la compagnie; et la compagnie n'émettra, avant ce remboursement, aucune action en sus ni au dalà de la somme de cent millions de piastres ($100,000,000), à laquelle ces actions sont par les présentes limitées.

En foi de quoi les présentes ont été régulièrement exécutées par le gouvernement et la compagnie en la cité d'Ottawa, ce septième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-quatre.

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY, secrétaire.
GEO. STEPHEN, président.
C. DRINKWATER, secrétaire.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 11 mars 1884.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 8 mars 1884, exposant que pendant la présente session du parlement un acte intitulé : " Acte à l'effet de modifier l' 'Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique,' et à d'autres fins " a été spécialement sanctionné, et que par la section quatre de cet acte il est décrété que :—

Le gouvernement pourra, à même tous deniers non affectés à d'autres fins, formant partie du fonds consolidé du revenu du Canada, prêter à la dite compagnie une somme d'argent n'excédant pas vingt-deux millions cinq cent mille piastres ($22,500,000), qui sera remboursée au gouvernement le ou avant le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-onze, avec intérêt au taux de cinq pour cent par année, payable semestriellement jusqu'au parfait paiement du principal ; et sur et à même ce prêt, le gouvernement pourra avancer immédiatement à la compagnie telle somme, n'excédant pas sept millions cinq cent mille piastres ($7,500,000), dont la compagnie aura besoin pour éteindre sa dette flottante actuelle,—le montant et la nature des items de cette dette devant être établis à la satisfaction du gouvernement ;

Le ministre représentant que le dit acte exigeait l'accomplissement de certaines conditions et l'exécution, par la compagnie, d'une convention par l'effet de laquelle le gouvernement fût assuré du remboursement du dit prêt et de son application aux fins pour lesquelles il était autorisé, et que ces conditions ont été dûment remplies,—la compagnie ayant, le 7 courant, exécuté une convention satisfaisante pour le gouvernement, ainsi qu'en fait foi un arrêté du conseil en date du 6 courant ratifiant cette convention ;

Le ministre représente de plus—

Que le 26 février dernier la compagnie a soumis un relevé de sa dette flottante au paiement de laquelle pourvoit le dit acte, et dont les détails suivants sont régulièrement attestés par serment par l'auditeur de la compagnie, savoir :—

Dû à la banque de Montréal (certificat de la banque produit)	$3,494,280 55
Emprunts pour les fins de la compagnie :	
Emprunt à demande, banque de Montréal, N. Y., avec l'intérêt	814,271 54
Dû à New-York	3,729,666 66
1883—Montants impayés	75,918 76
	$8,114,137 51

Que le gouvernement a contre la compagnie une réclamation—

Pour rails d'acier et attaches transférés à la compagnie en exécution de la clause 10 de son contrat, et portant intérêt jusqu'à paiement, ainsi que prescrit par un arrêté du conseil en date du 9 janvier 1882	280,736 09
Pour matériel roulant reçu suivant évaluation de MM. Crossen et Clark	$185,890 00
Pour rails et attaches livrés à la compagnie en exécution de la clause 10 de son contrat, entre Port-Arthur et le Portage-du-Rat	100,223 07
Pour bois de construction et traverses entre Port-Arthur et Selkirk	9,538 45
Total	$576,387 61
Moins déductions autorisées par arrêté du conseil rendu le 27 mars 1883	46,607 65
	$529,779 96

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de percevoir de la compagnie la dite somme de $529,779.96, avec intérêt sur la somme de $280,736.09 de ce montant, ainsi que le veut l'arrêté du conseil daté du 9 janvier 18 2, et de payer à la compagnie la somme de $7,500,000 restant après déduction du montant dû au gouvernement ainsi que ci-dessus dit :

Le comité est d'accord sur la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

Chemin de fer canadien du Pacifique.

Montant retiré de la banque de Montréal (*voir* certificat de la banque ci-joint) en grande partie pour approvisionnements et main-d'œuvre fournis, au nord du lac Supérieur	$3,494,280 55

Emprunts pour les besoins de la compagnie :—	
Emprunt à demande, banque de Montréal, N.-E., intérêt compris	814,271 54
Emprunt à demande, C. Unger et Cie, N.-E., intérêt compris	2,521,666 66
Emprunt échu le 13 mars, F. W. Gilley et Cie, N.-E., intérêt compris	404,000 00
Emprunt à demande, G. S. Scott et Cie, intérêt compris	402,000 00
Emprunt à demande, J. Kennedy, Tod et Cie, intérêt compris	402,000 00
1883—comptes non payés	75,918 26
	$8,114,137 51

Je, soussigné, Isaac G. Ogden, de la cité de Montréal, auditeur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, déclare solennellement que ce qui précède est un relevé exact des dettes de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et que la dite compagnie a reçu, pour ces dettes, un équivalent qui a été employé pour des matériaux, des approvisionnements et la main d'œuvre fournis sur sur la ligne du chemin de fer de la dite compagnie et pour d'autres besoins de la compagnie s'y rattachant.

Et je fais cette déclaration solennelle, consciencieusement, la croyant vraie, et sous l'autorité de l'acte passé dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte pour la suppression des serments volontaires et extra judiciaires."

Déclaré solennellement devant moi, en la cité de Montréal, le 26 février 1884, conformément au dit acte. } ISAAC G. OGDEN.

R. T. Heneker, commissaire nommé pour recevoir les affidavits, à Québec.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je, soussigné, Isaac G. Ogden, de la cité de Montréal, auditeur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, déclare solennellement :—

Que le relevé de la dette flottante de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, s'élevant à $8,114,137.51, par moi déclarée le 26e jour de février 1884 être un relevé exact des dettes de la compagnie, se compose de la dette accumulée du montant déposé entre les mains du gouvernement à compte de la garantie du dividende, savoir, la somme de $3,781,797.49; et que la balance, savoir, la somme de $4,332,340.02 accumulée, à raison de la dépense sur la ligne-mère de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Callander, est encore due.

Et je fais cette déclaration consciencieusement, la croyant vraie, et sous l'autorité de l'acte passé dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé: " Acte pour la suppression des serments volontaires et extra judiciaires."

Déclaré solennellement devant moi en la cité de Montréal, ce 6e jour de mars 1884, sous l'autorité du dit acte. } ISAAC G. OGDEN.

R. T. Heneker, commissaire nommé pour recevoir les affidavits, à Québec.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 17 mars 1884.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 14 mars 1884, exposant que par la section 2 de l'acte à l'effet de modifier l'Acte intitulé : " Acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, et à d'autres fins," adopté

pendant la présente session du parlement, il est pourvu au paiement de la subvention pécuniaire à cette compagnie, sur le pied de la proportion que la valeur des travaux faits peut avoir par rapport aux travaux restant à faire ;

Le ministre représentant que le 14 courant, l'ingénieur en chef a délivré, relativement à la section Est du chemin, un certificat conforme aux dipositions du susdit acte et se lisant comme suit :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 1er mars 1884		$ 5,928,346
A l'ouest de Callander, 100 milles ; à l'est de Port-Arthur, 67 milles, à $15,384.61.	$2,569,229	
Proportion des travaux faits par rapport aux travaux restant à faire	3,359,117	
	$5,928,346	
NOTE.—Toutes les avances sur rails, pour la section Est, sont couvertes par cette évaluation		$ 5,928,346
Sur ce montant il a déjà été payé la somme de		2,777,214
Ce qui laisse une balance de		$ 3,151,132

Et le ministre recommandant qu'autorisation soit donnée de payer à la compagnie la dite somme de trois millions cent cinquante et un mille cent trente-deux piastres ($3,151,132);

Le comité suggère que l'autorisation voulue soit en conséquence accordée.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 14 mars 1884.

MONSIEUR,—Ayant été requis de délivrer un certificat de la valeur des travaux faits par la compagnie en conformité de l'acte concernant le chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de dire que ceci étant mon premier certificat dans le nouvel état de choses, il semble que je doive expliquer au département la ligne de conduite que j'ai suivie dans l'affaire, afin d'être bien compris et que l'on me reprenne si ce certificat n'est pas conforme aux exigences de la loi.

Je puis dire que sur la base originale mon certificat était donné pour la subvention des premiers 100 milles à l'ouest de Callander, des premiers 67 milles à l'est de Port-Arthur, et des premiers 954 milles à l'ouest de Winnipeg, ce qui laisse les sections suivantes pour lesquelles il n'a pas été acquis de subvention, savoir, entre les premiers 100 milles à l'ouest de Callander et Nipigon—distance de 483 milles—et le 954e mille à l'ouest de Winnipeg et de la Traverse de Savona—distance de 295 milles, Le coût des travaux sur ces sections, pour lesquelles il n'a pas été payé de subvention, est estimé à $30,000,000, et les travaux restant à faire le 31 décembre 1883 étaient estimés à $27,000,000.

Si je ne me trompe, la compagnie aura droit de recevoir du gouvernement, pour terminer ces travaux, les sommes suivantes, savoir :—

A titre de prêt	$15,000,000
Et à titre de subvention pécuniaire	12,710,788
S'élevant à	$27,710,788

J'ai traité la question, tant sous le rapport de l'emprunt que de la subvention pécuniaire, comme embrassant toute la section de chemin (778 milles) pour laquelle il n'a pas été payé de subvention.

Ainsi que je l'ai déjà dit, les travaux qu'il restait à faire le 31 décembre dernier, sont estimés à $27,000,000. Il y avait, pour l'exécution de ces travaux, à cette date, des effets et approvisionnements au montant de $3,000,000 à $3,500,000, qui est un élément dans la préparation du présent certificat, et je soumets comme exemple que lorsque $300,000 d'ouvrage sur $30,000,000 seront faits, la compagnie aura droit de toucher $270,000, ce qui, ainsi qu'on le remarquera, est une réduction de un dixième —lequel procédé sera renouvelé avec chaque certificat successif, en sorte que lorsque les travaux restant à faire, le 31 décembre 1883 (dont le coût est évalué à $27,000,000) seront terminés, la compagnie se trouvera avoir touché ce montant.

Pour toutes fins pratiques, la proportion de la subvention par rapport à l'emprunt peut être prise comme suit, savoir :—

Pour la section de l'Est—comme 7 est à 10 ;
Pour la section du Centre—comme 5 est à 8.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Chemin de fer canadien du Pacifique.

Nature des travaux, subvention pécuniaire; n° du contrat, C. C. P., situation des travaux, section Est, de Callander à la Jonction avec la section du lac Supérieur ; nom des entrepreneurs : la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; date du contrat : 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux délivrés depuis le commencement des opérations, en exécution du présent contrat, jusqu'au 1er mars 1884.

Les travaux—dont ce qui suit est une évaluation—sont exécutés par l'autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu d'un contrat numéroté et daté ainsi que ci-dessus.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 1er mars 1884	$5,928,346 00
A l'ouest de Callander, 100 milles, à l'est de Port-Arthur, 67 milles, à $15,834.61	2,569,229 00
Proportion des travaux faits par rapport aux travaux restant à faire	3,359,117 00
	$5,928,346 00

Note.—Toutes les avances sur rails pour la section de l'Est sont couvertes par cette évaluation.

Ce qui précède est une évaluation exacte, faite d'après les états transmis par Thomas Ridout, J. St. N. Caddy et J. Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à des prix autorisés par le département.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le relevé sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été régulièrement autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH.

Montant total actuellement certifié pour ce contrat—$5, 928,346. A déduire tous les paiements antérieurs.

C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 14 mars 1884.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Evaluation n° 11 (en conformité de l'acte concernant l'emprunt du C. C. P., 1884).

NÉPIGON, À L'EST.		$	$	$
34 milles, à $23,000 par mille			782,000	
MOINS—Matériel roulant, à $1,300 par mille		44,200		
Rails, etc., selon type	$5,100 p. m.			
MOINS—Rails et attaches	$3,150			
Traverses	683			
Travaux du génie	150			
	3,983			
Par mille	$1,117	37,978		
			82,178	
				699,822
95 milles, à $80,000 par mille			7,600,000	
MOINS—Matériel roulant		400,000		
Rails, etc., $5,100 par mille		484,500		
Ponts, 8,000 do		760,000		
			1,644,500	
Total, nivellement			5,955,500	
40 pour 100 du nivellement exécuté			2,382,200	
AJOUTEZ—Liens livrés, 7,100, à 25c		1,775		
Bois de construction		18,865		
Travaux du génie, $150 par mille		14,250		
Rails, 1,897 tonneaux, à $30		56,910		
			91,800	
				2,474,000
5 milles, à $27,000 par mille			135,000	
MOINS—Matériel roulant, $1,300 par mille		6,500		
Rails, etc., 5,100 do		25,500		
Ponts, 2,000 do		10,000		
			42,000	
Total, nivellement			93,000	
40 pour 100 du nivellement exécuté			37,200	
AJOUTEZ—Travaux du génie, $150 par mille			750	
				37,950
				3,211,772
CALLANDER, À L'OUEST.				
Du 120e au 160e mille, à l'ouest de Callander.				
40 milles, à $27,000 par mille			1,080,000	
MOINS—Matériel roulant, à $1,300 par mille		52,000		
Rails, etc., selon type, à $5,100 par mille		204,000		
Ponts, ponceaux, etc., à $2,000 par mille		80,000		
			336,000	
Total, nivellement			744,000	
10 pour 100 du nivellement exécuté			74,400	
do des ouvrages de ponts, etc., à $2,000			8,000	
Traverses livrées, à $682			27,280	
Rails et attaches livrés, 1,072 tonneaux, à $30			32,160	
70 pour 100 des travaux du génie et surveillance, à $300			8,400	
				150,240
Du 100e au 120e mille, de Callander.				
20 milles, à $23,000 par mille			460,000	

CALLANDER, À L'OUEST.—*Suite.*			
Du 100e au 120e mille, à l'ouest de Callender.	$	$	$
MOINS—Matériel roulant, à $1,300 par mille	26,000		
Rails, etc., selon type, à $5,100 par mille	102,000		
Ponts, ponceaux, etc., à $1,500 par mille	30,000		
		158,000	
Total du nivellement		302,000	
90 pour 100 du nivellement exécuté		271,800	
50 do des ouvrages de ponts et ponceaux, à $1,500		15,000	
Traverses livrées, à $682		13,640	
Rails et attaches, 2,100 tonneaux, à $30		63,000	
50 pour 100 de la voie posée, à $210		2,100	
80 do des travaux du génie et surveillance, à $300		4,800	
			370,340
			3,732,352
MOINS—10 pour 100			373,235
			3,359,117

DOCUMENTS

(31 *aa*)

Relatifs aux arbitrages auxquels ont donné lieu des réclamations au sujet de la construction de certaines sections du chemin de fer.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 28 mars 1881.

Vu la mémoire de l'honorable ministre par intérim des chemin de fer et canaux, en date du 26 mars 1881, exposant que MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs des travaux compris dans la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis la rivière de l'Aigle jusqu'à Kéwatin, allèguent qu'ils ont contre le gouvernement des réclamations relativement à leur entreprise, et demandant que ces réclamations soient soumises à trois arbitres, dont l'un sera choisi par le ministre des chemins de fer et un par eux-mêmes, et le troisième par les deux autres, ou bien en conformité des dispositions de l'acte de Procédure d'Ontario.

Et vu que le ministre, croyant que ce serait la manière la plus satisfaisante d'arriver à un règlement des questions en litige, recommande qu'autorisation soit donnée de déférer les réclamations des entrepreneurs à un arbitrage lorsque le gouvernement jugera les travaux suffisamment avancés pour le justifier d'en agir ainsi,—ce qui ne sera en aucune manière pris pour une admission de la validité de ces réclamations :

Le comité soumet la recommations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G.C.P.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 24 novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 23 novembre 1883, recommandant que l'arrêté du conseil rendu le 20 novembre 1883, à l'effet d'autoriser la nomination du juge Clark comme arbitre, pour le gouvernement, dans l'arbitrage devant avoir lieu avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, soit modifié par l'addition d'une disposition décrétant que nonobstant tout ce que contenu dans l'arrêté du conseil en date du 28e jour de mars 1881, le ministre des chemins de fer et canaux pourra convenir que dans le cas où le juge Clark et M. Brydges différeraient à l'égard de la nomination d'un troisième arbitre, ce troisième arbitre pourra être nommé par un juge de la cour suprême du Canada :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 20 novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 19 novembre 1883, exposant que par arrêté du conseil en date du 28 mars 1881, autorisation a été donnée de soumettre à un arbitrage spécial les réclamations de MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs de la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique,—le dit arbitrage devant être accordé lorsque le gouvernement pourra juger les travaux suffisamment avancés pour le justifier d'en agir ainsi;

Le ministre représentant que le 17 courant les entrepreneurs ont demandé cet arbitrage et nommé M. C. J. Brydges leur arbitre.

Et le ministre recommandant qu'il soit procédé à cet arbitrage, et qu'autorisation soit donnée de nommer le juge Clark, de Cobourg, pour représenter le gouvernement.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 24 novembre 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 23 novembre 1883, recommandant que l'arrêté du conseil rendu le 20 novembre 1883, à l'effet d'autoriser la nomination du juge Clark comme arbitre, pour le gorvernement, dans l'arbitrage devant avoir lieu avec MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, soit modifié par l'addition d'une disposition décrétant que nonobstant tout ce que contenu dans l'arrêté du conseil en date du 28e jour de mars 1881, le ministre des chemins de fer et canaux pourra convenir que dans le cas où le juge Clark et M. Brydges différeraient à l'égard de la nomination d'un troisième arbitre, ce troisième arbitre pourra être nommé par un juge de la cour Suprême du Canada :—

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Cour Suprême du Canada ;—

Dans l'affaire de l'arbitrage entre Sa Majesté la reine, représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre par intérim des chemins de fer et canaux, et MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie.

Lecture faite de l'affidavit d'Hector Cameron, avocat de la maison ci-dessus mentionné, produit sur la présente demande et duquel il ressort qu'un juge de la cour suprême du Canada est autorisé à nommer un troisième arbitre dans l'affaire du dit renvoi à un arbitrage, et en présence de M. Hogg, conseil de Sa Majesté, qui ne s'y oppose pas, je nomme par les présentes Alexander L. Light, de la cité de Québec, ingénieur des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, troisième arbitre dans l'affaire susdite, avec tous les pouvoirs conférés par la convention ci-jointe.

W. J. RITCHIE, J.C.

Daté ce 23e jour de novembre 1883.

Dans l'affaire de la réclamation de Manning, McDonald, McLaren et Cie :

Convention faite ce vingt-troisième jour de novembre A.D. mil huit cent quatre-vingt-trois, entre Alexander Manning, entrepreneur, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario; Alexander Shields, entrepreneur, du même lieu; John James McDonald, entrepreneur de la cité d'Ottawa, dans la dite province; James Isbester, entrepreneur, du même lieu; Alexander McDonald, entrepreneur, de la cité de Toronto, et Peter McLaren, de la ville de Perth, dans la dite province, ci-après appelés "les entrepreneurs," d'une part; et Sa Majesté la reine Victoria, à ce représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre par intérim des chemins de fer et canaux, d'autre part;

Considérant qu'en exécution et en vertu d'une convention datée le sixième jour de septembre, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante et dix-neuf, les dits entrepreneurs sont convenus avec Sa Majesté la reine Victoria de bâtir et construire une portion du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis la rivière de l'Aigle jusqu'à Kéwatin, connue sous le nom de section "B" du dit chemin de fer, et de la terminer conformément aux prescriptions d'un certain contrat de Fraser, Manning et Cie, daté le vingtième jour de mars en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante et dix-neuf;

Et considérant qu'après le commencement des travaux par les dits entrepreneurs de la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique, en conformité des termes des dits contrat et devis, certaines modifications ont été faites dans la nature des travaux à être exécutés par les dits entrepreneurs, et qu'en vertu d'une convention par écrit datée le vingt et unième jour de mars mil huit cent quatre-vingt un, entre les dits entrepreneurs et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, les entrepreneurs sont convenus d'exécuter les travaux tels que changés et modifiés conformément aux termes du contrat en date du sixième jour de septembre mil huit cent soixante et dix-neuf, et sauf le changement de prix fait par la convention du trente-unième jour de mars, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-un, et tous les droits et pouvoirs par elle conférés à Sa Majesté, ainsi que les réserves et conditions y mentionnées relativement aux droits et réclamations des dits entrepreneurs;

Et considérant que les entrepreneurs ont alors allégué qu'ils avaient contre Sa Majesté des réclamations se rattachant à leur entreprise, et qu'ils ont demandé que ces réclamations fussent soumises à des arbitres;

Et considérant que par un arrêté du conseil rendu le vingt-huitième jour de mars, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-un, autorisation a été donnée de déférer les réclamations des dits entrepreneurs à trois arbitres à être choisis, l'un par le ministre des chemins de fer et canaux, un autre par les entrepreneurs et le troisième par les deux premiers, ou conformément aux prescriptions de l'acte de Procédure d'Ontario relatives à l'arbitrage, et que ces réclamations seront

ainsi déférées lorsque le gouvernement jugera les travaux suffisamment avancés pour le justifier d'en agir ainsi, mais sans que cela constitue en aucune manière une admission de leur validité ;

Et considérant que par un certain arrêté du conseil rendu le deuxième jour d'avril en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois, il a été décrété que toutes les réclamations et questions en litige entre les entrepreneurs et Sa Majesté, résultant des travaux faits en exécution du dit contrat, seraient déférés à l'arbitrage auquel pourvoit l'arrêté du conseil en date du vingt-huitième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-un ;

Et considérant que les entrepreneurs ont représenté au gouvernement qu'ils sont maintenant prêts à soumettre leurs réclamations à l'arbitrage spécial autorisé par les dits arrêtés du conseil au sujet des trois items suivants, savoir :—" roche détachée," " roche en dehors du prisme ou des talus des tranchées," et " plates-formes en troncs d'arbres " ;

Et considérant que par arrêté du conseil rendu le vingtième jour de novembre courant (1883), autorisation est donnée de déférer aussi la réclamation qu'a le gouvernement contre les entrepreneurs pour l'usage du matériel roulant, etc., s'élevant à la somme de $57,539.37, au dit arbitrage, comme contre-réclamation devant être réglée en même temps que seront examinées les questions de " roche détachée," " de roche en dehors du prisme " et de " plates-formes en troncs d'arbres," et que les dites réclamations du gouvernement, ainsi que les trois items ci-dessus mentionnés, soient d'abord examinés et décidés.

Et considérant qu'il a été convenu entre les parties aux présentes que dans le cas où les dits arbitres à être ainsi nommés par elles ne s'entendraient pas sur le choix d'un troisième arbitre, demande sera faite à un juge de la cour suprême du Canada de nommer le troisième arbitre, et que la personne nommée par ce juge sera ce troisième arbitre et en remplira les fonctions dans le dit arbitrage :

A ces causes, il est actuellement convenu par et entre les dites parties de déférer, et elles défèrent par les présentes les dites réclamations des entrepreneurs relativement à leur dite entreprise, et toutes questions litigieuses en résultant jusqu'au point mentionné dans ce que prescrivent les arrêtés du conseil datés le vingt-huitième jour de mars en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-un, et le deuxième jour d'avril en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois, ainsi que la dite contre-réclamation du gouvernement, au jugement arbitral de George Mackenzie Clark, ecuier, juge de la cour de comté pour les comtés unis de Northumberland et Durham, et de Charles John Brydges, de la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, écuier, arbitres nommés par le gouvernement et les entrepreneurs respectivement, et de telle troisième personne que les dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges choisiront et nommeront par une note revêtue de leurs signatures qui devra être écrite au dos des présentes avant qu'ils ne procèdent au dit arbitrage, ou, dans le cas où ils échoueraient ou ne s'entendraient pas sur le dit choix, de la personne qui pourra être nommée par un juge de la cour suprême du Canada, ou deux d'entre eux, en sorte que les dits arbitres, ou deux d'entre eux, rendront et publieront par écrit leur sentence arbitrale à l'égard du même recours à être accordé aux dites parties, et il est par les présentes convenu que les dits arbitres examineront et décideront d'abord les items ou questions en litige qui suivent, savoir, " roche détachée," " roches en dehors des prismes ou talus des tranchées," et plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que la contre-réclamation ci-dessus mentionnée du gouvernement, et que les dits arbitres pourront, de temps à autre, rendre leur sentence ou leurs sentences par écrit, ainsi que susdit, sur les questions ci-dessus mentionnées et sur toutes autres questions litigieuses par les présentes déférées, jusqu'à ce qu'ils aient définitivement décidé et disposé de toutes les choses par les présentes à eux déférées. Pourvu toujours que toutes ces sentences arbitrales soient rendues le ou avant le premier jour de février en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-quatre, ou tel autre jour, selon que les dits arbitres, ou deux d'entre eux pourront, de temps à autre, proroger le délai fixé pour rendre leur sentence arbitrale par écrit, sous leur signature apposée au dos des présentes en aucun temps.

Et il est en outre convenu que les dits arbitres pourront, par leur dite sentence, ordonner et décider ce qu'ils jugeront à propos qu'il soit fait par l'une ou l'autre des parties aux présentes concernant les dits items de réclamation ou contre-réclamation, et que les frais des dits renvoi et sentence seront à la discrétion des dits arbitres, qui pourront décider par qui, à qui, et de quelle manière ces frais seront payés.

Et chacune des dites parties aux présentes convient avec l'autre, de s'en tenir à et de reposer sur les dites sentences à être ainsi rendues et publiées ainsi que susdit, et de leur obéir, de les observer, exécuter et garder.

Et il est de plus convenu qu'il sera à la discrétion des arbitres d'examiner les dits entrepreneurs, ou aucun d'eux, ainsi que les témoins lors de l'arbitrage, et les entrepreneurs s'ils sont examinés, le seront sous serment ou après affirmation, suivant leurs croyances religeuses respectives ; et que les dites parties aux présentes devront produire, respectivement, devant les dits arbitres, tous les livres, actes, papiers, documents, cartes, plans, dessins et écrits sous leur garde, pouvoir ou contrôle, se rapportant aux questions déférées, que les arbitres jugeront à propos d'exiger.

Et les dites parties, respectivement, feront tous autres actes nécessaires pour permettre aux dits arbitres, ou à deux d'entre eux, de rendre leur sentence arbitrale, et ils ne feront pas, ni ne feront faire aucun acte pour retarder ou empêcher les dits arbitres de rendre leur sentence.

Et il est en outre convenu que les dits arbitres, ou deux d'entre eux, pourront procéder *ex parte* au dit arbitrage, si l'une ou l'autre des dites parties refuse ou néglige de se rendre devant eux sans excuse raisonnable,

Et il est en outre convenu qu'aucune action ni poursuite ne sera intentée par une partie contre l'autre, ni contre les arbitres, à raison ou à l'égard des dites questions en litige, ni d'aucune ni de l'une ou l'autre d'entre elles, ni de la sentence à être rendue par suite de cet arbitrage.

Et il est en outre convenu que la présente convention de renvoi devant des arbitres pourra devenir une règle de l'une des cours de division de la haute cour de Justice pour Ontario si cette cour le veut ainsi, et de plus, que dans le cas où l'une ou l'autre des dites parties aux présentes contesterait la validité de la dite sentence arbitrale, ou demanderait à une dite cour de division de la dite haute cour de mettre de côté cette sentence ou quelque partie de cette sentence, ou dans tout autre cas, la dite division de la dite cour, ou tout juge de la haute cour de Justice, aura en tout temps le pouvoir de soumettre de nouveau les questions par les présentes déférées, ou aucune ou l'une ou l'autre d'entre elles à l'examen et décision des dits arbitres, et ce avec, aux et sauf les directions, pouvoirs et conditions que la dite cour ou le dit juge jugera à propos, et que les dispositions de l'Acte de procédure en loi commune, et de l'Acte de Judicature, et de tout autre acte en vigueur dans la province d'Ontario, applicables aux arbitrages, s'appliqueront au présent arbitrage.

En foi de quoi les dits entrepreneurs ont apposé leurs signatures et leurs sceaux aux présentes, et le ministre par intérim des chemins de fer et canaux y a mis sa signature et apposé le sceau du dit département des chemins de fer et canaux, les jour et an susdits.

J. H. POPE, min. par intér. des chemins de fer et canaux.
ALEXANDER MANNING,
Par son procureur, JOHN J. McDONALD.
ALEXANDER SHIELDS,
Par son procureur, JOHN J. McDONALD.
ALEXANDER McDONALD,
Par son procureur, JOHN J. McDONALD.
JAMES ISBESTER,
Par son procureur, JOHN J. McDONALD.
JOHN J. McDONALD.
MANNING, McDONALD McLAREN ET CIE.

Signé, scellé et délivré en présence de
JOHN LESLIE,
Pour J. H. POPE.
et de W. D. HOGG,
Quant aux signatures de toutes les autres parties.

A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Nous prorogeons par les présentes le délai fixé pour rendre notre sentence arbitrale, en conformité du renvoi ci-contre, jusqu'au premier jour de juillet A. D. 1884.

GEORGE M. CLARK,
C. J. BRYDGES,
19 janvier 1884. A L. LIGHT.

Sachez tous par les présentes : que nous, Alexander Manning, entrepreneur, de la cité de Toronto ; Peter McLaren, marchand de bois, de la ville de Perth, Alexander Shields, cultivateur, du township du Gore de Toronto ; Alexander McDonald, entrepreneur de la cité de Toronto, et James Isbester, entrepreneur de Port-Arthur, faisons, nommons, constituons et choisissons John James McDonald, entrepreneur, de la cité de Toronto, dernier associé de la dite maison, notre procureur véritable et légal à tous et à chacun de nous, pour, en notre nom, lieu et place, et pour notre seul usage et avantage, et chacun de nous, signer, sceller, exécuter et délivrer une convention ou consentement de renvoyer à un arbitrage toutes affaires en litige entre la dite maison et le gouvernement du Canada, à l'égard et résultant du contrat de la dite maison avec le gouvernement pour la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique, et pour toutes et chacune les fins susdites, donnons et conférons, par les présentes, à notre dit procureur, plein et absolu pouvoir de faire exécuter tous actes, contrats, affaires et choses nécessaires dans l'espèce, et aussi, de commencer, instituer et diriger toutes actions, poursuites ou procédures qui pourront être nécessaires ou à propos dans l'espèce, aussi pleinement et efficacement à toutes intentions et fins que nous pourrions le faire si nous y étions présents et y agissions personnellement ; et aussi, avec plein pouvoir et autorisation à notre dit procureur de choisir un remplaçant ou des remplaçants, telle substitution révocable à volonté, ratifiant et confirmant par les présentes et convenant de ratifier confirmer et accepter tout ce que et quelque chose que notre dit procureur, ou ce remplaçant ou ces remplaçants feront eux-mêmes ou feront légalement faire dans l'espèce en vertu des présentes.

En foi de quoi nous, avons apposé nos signatures et nos sceaux aux présentes, ce vingt-deuxième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt trois.

ALEXANDER MANNING,
PETER McLAREN,
Par son procureur John Haggart.

Signé, scellé et délivré en présence de Hector Cameron.

ALEXANDER SHIELD,
ALEXANDER McDONALDS,
JAMES ISBESTER,
Par son precureur Alex. Manning.

A tous ceux qui les présentes verront :

Nous, George Mackenzie Clark, écr., juge de la cour de comté des omtés-unis de Northumberland et Durham ; Charles John Brydges, écr., de la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba ; et Alexander L. Light, de la cité de Québec, ingénieur des chemins de fer du gouvernement, pour la province de Québec.

Salut :

Considérant que par une certaine convention solennelle, portant la date du 23e jour de novembre A. D. 1883, et passée entre Alexander Manning, entrepreneur, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario ; Alexander Shields, entrepreneur, du même lieu ; John J. McDonald, entrepreneur, de la cité d'Ottawa, dans la dite province ; James Isbester, entrepreneur, du même lieu ; Alexander McDonald, entrepreneur, de la dite cité de Toronto ; et Peter McLaren, de la ville de Perth, dans la dite province,—ci-après appelés " les entrepreneurs, d'une part ; et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre par intérim des chemins de fer et canaux du Canada, d'autre part ;

Alléguant que par une convention datée le 6e jour de septembre A. D. 1879, les dits entrepreneurs ont fait marché avec Sa Majesté pour bâtir et construire, depuis la rivière de l'Aigle jusqu'à Kéwatin, une portion du chemin de fer canadien du Pacifique, connue sous le nom de section " B " du dit chemin, et la terminer conformément au devis annexé à un certain contrat de Fraser, Manning et Cie, daté le 20 mars 1879; et alléguant de plus qu'après le commencement des dits travaux par les entrepreneurs, certains changements ont été faits dans la nature de l'entreprise à être exécutée par eux, et que, par une convention par écrit datée le 31e jour de mars A. D. 1881, e faite entre les dits entrepreneurs et Sa dite Majesté, les entrepreneurs sont convenus d'exécuter l'entreprise telle que modifiée et changée, conformément aux termes du contrat en date du 6e jour de septembre 1879, sauf les changements de prix faits par la convention du 31me jour de mars A. D. 1881, ainsi que tous les droits et pouvoirs de Sa Majesté en vertu de cette convention et les réserves et conditions y mentionnées relativement aux droits et réclamations des entrepreneurs;

Et exposant en outre que les entrepreneurs ont allégué qu'ils avaient contre Sa Majesté certaines réclamations relatives à l'entreprise, et que par un arrêté du conseil en date du 28e jour d'avril 1881, autorisation a été donnée de déférer les réclamations des entrepreneurs à l'arbitrage de trois arbitres à être choisis ainsi qu'y pourvu, et de plus, que par un certain arrêté du conseil, daté le 2e jour d'avril A.D. 1883, il a été décrété que toutes réclamations, matières et différends entre les entrepreneurs et Sa Majesté, résultant des travaux faits en exécution du dit contrat, seraient déférés à l'arbitrage auquel il est pourvu par l'arrêté du conseil en date du 28 mars A.D. 1883; et exposant aussi que les entrepreneurs ont représenté au gouvernement qu'ils étaient prêts à soumettre leurs réclamations à l'arbitrage autorisé par le dit arrêté du conseil à l'égard des items de " roche détachée," de " roche en dehors des prismes ou des talus des tranchées," et de " plates-formes en troncs d'arbres."

Et exposant de plus que par un arrêté du conseil daté le 20 novembre A.D. 1883, autorisation a été donnée pour que la réclamation du gouvernement contre les entrepreneurs pour l'usage et le louage du matériel roulant, s'élevant à $57,539.37, soit aussi renvoyée aux dits arbitres, comme réclamation adverse à être réglée en même temps que seront examinés les items de " roche détachée," de " roche en dehors des prismes," et de " plates-formes en troncs d'arbres," et que le gouvernement prétend que les dits trois items devraient être d'abord examinés et réglés; et disant que dans le cas où les arbitres à être ainsi nommés par les entrepreneurs et Sa Majesté ne s'entendraient pas sur le choix d'un troisième arbitre, demande serait faite à un juge de la cour suprême du Canada de nommer le troisième arbitre.

Il a été convenu entre les parties à la dite convention qu'elles déféreraient, et qu'elles ont, par cette convention, déféré les dites réclamations des entrepreneurs relatives au dit contrat, et toutes choses en différend résultant de ce contrat jusqu'au point mentionné dans et ainsi que prescrit par les dits arrêtés du conseil y relatifs, ainsi que la réclamation adverse du gouvernement à l'arbitrage des dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges, les arbitres nommés par le gouvernement et les entrepreneurs respectivement, et de telles autres personnes que les dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges choisiraient et nommeraient par une note, revêtue de leur signature, devant être écrite au dos de la dite convention avant de procéder au dit arbitrage, ou, s'ils échouaient ou ne s'entendaient pas sur le choix à faire, alors de la personne qui pourrait être nommée par un juge de la cour suprême du Canada ou par deux de ces juges, en sorte que les dits arbitres, ou deux d'entre eux, rendent et publient par écrit, concernant ces réclamations, leur sentence arbitrale prête à être délivrée aux parties; et qu'il a été par là de plus convenu que les arbitres examineraient d'abord et régleraient les items suivants ou choses en différend, savoir, les items de " roche détachée," de " roche en dehors des tranchées," et de " plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que la réclamation adverse du gouvernement y mentionnée, et que les arbitres pourraient, de temps à autre, rendre leur sentence ou leurs sentences par écrit, dans les questions ci-dessus mentionnées, ainsi que sur toutes autres choses en différend renvoyées à l'arbitrage, jusqu'à ce qu'ils aient définitivement disposé de toutes les questions ainsi déférées, et qu'il est par les

présentes convenu que toutes ces sentences arbitrales seront rendues le ou avant le 1er jour de février 1884, ou tel autre jour, selon que les dits arbitres, ou deux d'entre eux, pourraient, de temps à autre, proroger le délai fixé pour rendre ces sentences, par un écrit revêtu de leur signature, au dos de la dite convention de renvoi devant les arbitres; et qu'il a été de plus convenu que les dits arbitres pourraient, par leur jugement arbitral, ordonner et déterminer ce qu'ils jugeraient à propos qu'il fût fait par l'une ou l'autre des dites parties concernant les dits items de réclamation ou de réclamation adverse, et que les frais des dits arbitrage et jugement arbitral seraient à la discrétion des dits arbitres, qui pourraient décider par qui, à qui et de quelle manière ces frais seront payés; et qu'il a été de plus convenu que le dit arbitrage pourrait devenir une règle de l'une des cours de division de la haute cour de justice d'Ontario, ainsi qu'on le verra plus amplement en consultant la dite convention;

Et considérant que les dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges n'ont pas nommé le troisième arbitre ainsi que prescrit dans la dite convention, et, qu'à la demande des parties à cette convention, sir William Johnston Ritchie, chevalier, juge en chef de la cour suprême du Canada, a, par un instrument revêtu de sa signature et daté le 23e jour de novembre 1883, nommé le dit Alexander L. Light comme le troisième arbitre à la nomination duquel pourvoit la dite convention; et considérant que par une note écrite au dos de la dite convention, à la date du 19e jour de janvier 1884, et revêtue de la signature des dits arbitres, George Mackenzie Clark, Charles John Brydges et Alexander L. Light, ces arbitres ont régulièrement, en conformité de la dite convention, prorogé jusqu'au 1er jour de juillet A.D. 1884, le délai fixé pour rendre leur sentence arbitrale :

A ces causes, sachez que nous, les dits arbitres, nous étant imposé le fardeau du dit arbitrage, et ayant interrogé tous les témoins amenés en notre présence par les dites parties, respectivement, et ayant pesé et examiné à fond les allégations, preuves et pièces justificatives, faites et produites devant nous concernant les dits trois items de "roche détachée," "roche en dehors des prismes," et "plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que la dite réclamation adverse de l'Etat s'élevant à $57,539.37, rendons et publions par les présentes notre sentence arbitrale concernant les dits trois items et la dite réclamation adverse, et, faisant ci-après allusion aux dits Manning Shields, McDonald, Isbester, McDonald et McLaren, en les nommant "les entrepreneurs."

Nous décrétons et jugeons que sur les quantités collectives extraites par les entrepreneurs de la dite section "B", dans les trois classes de matières—savoir, la roche compacte, la roche détachée et la terre—la quantité de 208,958 verges cubes devrait, en vertu du contrat et du devis, être classée comme roche détachée. Ceci comprend 14,598 verges cubes de cailloux provenant des tranchées mentionnées dans le rapport de MM. Donkin et Bell, et que les entrepreneurs ont prétendu être à proprement parler admissible comme roche compacte, mais que le gouvernement prétend avoir déjà été naturellement admise dans les différentes classes, suivant les proportions, s'il en est, dans lesquelles elle devait être portée au crédit des entrepreneurs.

Nous décrétons et jugeons de plus qu'en déduisant de la dite section "B" la portion construite par un nommé McLennan, comme sous-entrepreneur, les entrepreneurs ont, sur le reste de la section, sans aucun ordre formel de l'ingénieur, extrait 85,470 verges cubes de roche compacte "en dehors des talus" mentionnés dans l'article 11 du devis, et communément appelé "en dehors du prisme;" mais sur cette quantité, une portion—6,074 verges—n'a pas été utilisée, et pour cette portion les entrepreneurs n'ont droit à aucune compensation. Le reste (79,396 verges) a été, suivant les instructions de l'ingénieur du gouvernement, charroyé par les entrepreneurs et utilisé pour les travaux, dans des endroits et des circonstances de nature à donner droit aux entrepreneurs d'en être indemnisés de la manière suivante, savoir—pour 29,844 verges, comme roche compacte et comme si elle avait été extraite des talus, c'est-à-dire dans les limites du prisme ou des lignes tracées pour les tranchées; et quant au reste (49,552 verges), comme si les entrepreneurs avaient extrait, en son lieu et place, trois fois sa quantité (148,656 verges cubes) de terre, et avaient

emprunté et charroyé la moitié (74,328 verges) de ce reste entre les 241e et 273e milles mentionnés dans le cahier des charges annexé au contrat, et les autres 74,328 verges entre les 273e et 289e milles.

Et nous décrétons et jugeons en outre que sur la dite section " B ", les entrepreneurs ont construit en tout, à travers des muskegs, $45\frac{76}{100}$ acres de plates-formes en troncs d'arbres, d'une épaisseur moyenne de 16 pouces, et recouvertes de broussailles.

Et nous ordonnons en enjoignons de plus que dans le règlement final des droits des parties concernant les questions à nous déférées ainsi que susdit, les entrepreneurs soient traités comme si l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique avait certifié qu'ils ont exécuté les diverses espèces de travaux jusqu'au point et dans les classes respectives ci-dessus adjugés et établis par nous comme susdit.

Et nous décrétons et jugeons que les entrepreneurs sont tenus de payer à Sa Majesté la Reine, la somme de $34,179.17 pour l'usage et le louage du matériel, et pour autres choses comprise dans sa réclamation adverse. Cette somme comprend tous les frais antérieurs, s'il en est, qui ont été portés contre eux à ce sujet.

Et nous décrétons et ordonnons en outre que Sa Majesté la reine supporte ses propres frais du dit renvoi aux arbitres jusqu'à ce jour, ainsi que du présent jugement arbitral, et que Sa Majesté la reine paie sur-le-champ, à demande, aux entrepreneurs leurs frais du dit renvoi jusqu'à cette date, ainsi que du présent jugement arbitral; et si, dans l'intervalle, les entrepreneurs paient la totalité ou quelque partie des frais du jugement, Sa Majesté la reine la leur paiera et remboursera sur-le-champ, à demande.

En foi de quoi nous apposons nos signatures aux présentes, ce huitième jour de février A. D. 1884.

GEO. M. CLARK,
C. T. BRYDGES,
A. L. LIGHT.

Signé et publié par les arbitres ci-dessus mentionnés comme et ponr leur jugement arbitral, ce 8e jour de février, A. D. 1884. HUGH C. DENNIS.

Dans l'affaire de l'arbitrage entre Sa Majesté la Reine et les entrepreneurs de la section 42 du C. C. P.

Mémoire des frais du jugement arbitral.

Payé à MM. A. et G. Holland, sténographes		$ 765
Payé à H. C. Dennis, greffier des arbitres		100
C. J. Brydges, frais de route	$250	
C. J. Brydges, 33 jours à $30	990	
		1,240
A. L. Light, frais de route	$200	
A. L. Light, 28 jours à $30	840	
		1,040
George M. Clark, services, etc		450
Total		$ 3,595

OTTAWA, 8 février 1884.

Reçu le montant ci-dessus de l'avocat des entrepreneurs, M. Hector Cameron.
GEO. M. CLARK,
C. J. BRYDGES,
A. L. LIGHT.

Mémoire.

OTTAWA, 16 février 1884.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—Que par arrêté du conseil portant la date du 10 novembre 1883, autorisation a été donnée de procéder à l'arbitrage spécial

des réclamations présentées par MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, et résultant de leur entreprise de la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique, lequel arbitrage leur avait été accordé par un arrêté du conseil en date du 28 mars 1881; et de plus, que par arrêté en date du 21 novembre 1883, les arbitres ont été autorisés à s'occuper des trois items spécifiques de "roche détachée," "roche en dehors du prisme ou talus des tranchées," et "plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que d'une réclamation adverse de la part du gouvernement pour le lonage du matériel roulant, etc.

Que cet arbitrage spécial a eu lieu, et que les arbitres ont rendu leur sentence le 3 courant.

Que cette sentence détermine les quantités exécutées dans les diverses classes de travaux en question, et qu'elle se lit comme suit:

"Nous décrétons et jugeons que sur les quantités collectives extraites par les entrepreneurs de la dite section "B," dans les trois classes de matières—savoir, la roche compacte, la roche détachée et la terre—la quantité de 208,958 verges cubes devrait, en vertu du contrat et du devis, être classée comme roche détachée. Ceci comprend 14,598 verges cubes de cailloux provenant des tranchées mentionnées dans le rapport de MM. Donkin et Bell, et que les entrepreneurs ont prétendu être à proprement parler admissible comme roche compacte, en outre de la quantité jusqu'ici à eux allouée comme roche compacte, mais que le gouvernement prétend avoir déjà été naturellement admise dans les différentes classes, suivant les proportions, s'il en est, dans lesquelles elle devait être portée au crédit des entrepreneurs.

"Nous décrétons et jugeons de plus qu'en déduisant de la dite section "B" la portion construite par un nommé McLennan, comme sous-entrepreneur, les entrepreneurs ont, sur le reste de la section, sans aucun ordre formel de l'ingénieur, extrait 85,470 verges cubes de roche compacte "en dehors des talus" mentionnés dans l'article 11 du devis, et communément appelé "en dehors du prisme"; mais sur cette quantité, une portion—6,074 verges—n'a pas été utilisée, et pour cette portion les entrepreneurs n'ont droit à aucune compensation. Le reste (79,396 verges) a été, suivant les instructions de l'ingénieur du gouvernement, charroyé par les entrepreneurs et utilisé pour les travaux, dans des endroits et des circonstances de nature à donner droit aux entrepreneurs d'en être indemnisés de la manière suivante, savoir—pour 29,844 verges, comme roche compacte et comme si elle avait été extraite des talus, c'est-à-dire dans les limites du prisme ou des lignes tracées pour les tranchées; et quant au reste (49,552 verges), comme si les entrepreneurs avaient extrait, en son lieu et place, trois fois sa quantité (148,656 verges cubes) de terre, et avaient emprunté et charroyé la moitié (74,328 verges) de ce reste entre les 241e et 273e milles mentionnés dans le cahier des charges annexé au contrat, et les autres 74,328 verges entre les 273e et 289e milles.

"Et nous décrétons et jugeons en outre que sur la dite section "B", les entrepreneurs ont construit en tout, à travers des muskegs, 45 $\frac{76}{100}$ acres de plates-formes en troncs d'arbres, d'une épaisseur moyenne de 16 pouces et recouvertes de broussailles.

"Et nous ordonnons et enjoignons de plus que dans le règlement final des droits des parties concernant les questions à nous déférées ainsi que susdit, les entrepreneurs soient traités comme si l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique avait certifié qu'ils ont exécuté les diverses espèces de travaux jusqu'au point et dans les classes respectives ci-dessus adjugés et établis par nous comme susdit.

"Et nous décrétons et jugeons que les entrepreneurs sont tenus de payer à Sa Majesté la reine, la somme de $34,179.17 pour l'usage et le louage du matériel, et pour autres choses comprises dans sa réclamation adverse. Cette somme comprend tous les frais antérieurs, s'il en est, qui ont été portés contre eux à ce sujet.

"Et nous décrétons et ordonnons en outre que Sa Majesté la reine supporte ses propres frais du dit renvoi aux arbitres, jusqu'à ce jour, ainsi que du présent jugement arbitral, et que Sa Majesté la reine paie sur-le-champ, à demande, aux entrepreneurs, leurs frais du dit renvoi jusqu'à cette date, ainsi que du présent jugement arbitral; et si, dans l'intervalle, les entrepreneurs paient la totalité ou quelque partie des frais

du jugement, Sa Majesté la reine la leur paiera et remboursera sur-le-champ, à demande.

Le soussigné représente que conformément aux termes de la dite sentence, l'ingénieur en chef a dressé, le 15 courant, un relevé indiquant la valeur des travaux faits, aux prix du contrat, sur le pied—quant aux quantités—fixé par les arbitres, déduction faite de toutes les quantités déjà couvertes par ses certificats; et que le montant total payable aux entrepreneurs pour chaque item est établi comme suit:

Roche détachée, 268,958 verges cubes, à $0.75		$156,718 50
A déduire les items couverts par cette quantité, et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef:		
Reconnu comme roche détachée, 93,500 verges cubes, à $0.75	$70,125 00	
Reconnu comme terre, 115,458 verges cubes, à $0.31	$35,791 98	
		105,916 98
		$50,801 52
Roche en dehors des talus, roche compacte, 29,844 verges cubes, à $1.85	$55,211 14	
A déduire les items couverts par cette quantité et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef:		
Reconnu comme roche compacte, 29,844 verges cubes, à $1.85	$55,211 40	
Roche en dehors des talus, terre, 49,552 verges cubes comptées trois fois= 148,656 verges cubes à être payées comme suit:		
½=74,328 verges cubes, à $0.35 . $26,014 80		
½=74,328 " " " 0.37 27,501 36		
	$53,516 16	
A déduire les items couverts par cette quantité et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef:		
55,626 verges cubes comptées 1½ fois= 83,439 verges, à $0.31	$25,866 09	
		$27,650 07
Plates-formes, 45.76 acres, à $1,450	$63,352 00	
A déduire les items couverts par cette quantité et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef—45.76 acres, à $1,450	$66,352 00	
		$78,451 59
Louage de matériel roulant		34,179 17
Montant dû aux entrepreneurs sous l'autorité de la sentence arbitrale		44,272 42

Le soussigné, vu cet arbitrage et règlement, recommande qu'autorisation soit donnée de payer aux entrepreneurs, pour solde de ces réclamations, la somme de quarante-quatre mille deux cent soixante et douze piastres et quarante-deux cents ($44,272.42), et aussi de rembourser à l'avocat des entrepreneurs la somme de trois mille cinq cent quatre-vingt-quinze piastres ($3,595), montant des frais payés par lui,

ainsi que le fait voir un mémoire annexé à la sentence arbitrale et signé par tous les arbitres.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 18 février 1884.

Vu le mémoire du ministre des chemies de fer et canaux, en date du 16 février 1884, exposant—que par arrêt du conseil portant la date du 20 novembre 1883, autorisation a été donnée de procéder à l'arbitrage spécial des réclamations présentées par MM. Manning, McLaren, McDonald et Cie, et résultant de leur entreprise de la section " B " du chemin de fer canadien du Pacifique, lequel arbitrage leur avait été accordé par un arrêté du conseil en date du 28 mars 1881 ; et de plus que par un arrêté du conseil en date du 21 novembre 1883, les arbitres ont été autorisé à s'occuper des trois items spécifiques de " roche détachée," " roche en dehors du prime ou talus des tranchées," et " plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que d'une réclamation adverse de la part du gouvernement pour le louage du matériel roulant, etc.

Que cet arbitrage spécial a eu lieu, et que les arbitres ont rendu leur sentence le 3 courant.

Que cette sentence détermine les quantités exécutées dans les diverses classes de travaux en question, et qu'elle se lit comme suit :

Nous décrétons et jugeons que sur les quantités collectives extraites par les entrepreneurs de la dite section " B ", dans les trois classes de matières—savoir, la roche compacte, la roche détachée et la terre—la quantité de 208,958 verges cubes devrait, en vertu du contrat et du devis, être classée comme roche détachée. Ceci comprend 14,598 verges cubes de cailloux provenant des tranchées mentionnées dans le rapport de MM. Donkin et Bell, et que les entrepreneurs ont prétendu être à proprement parler admissible comme roche compacte, en outre de la quantité jusqu'ici à eux allouée comme roche compacte, mais que le gouvernement prétend avoir déjà été naturellement admises dans les différentes classes, suivant les proportions, s'il en est, dans lesquelles elle devait être portée au crédit des entrepreneurs.

Nous décrétons et jugeons de plus qu'en déduisant de la dite section " B " la portion construite par un nommé McLennan, comme sous entrepreneur, les entrepreneurs ont, sur le reste de la section, sans aucun ordre formel de l'ingénieur, extrait 85,470 verges cubes de roche compacte " en dehors des talus " mentionnés dans l'article 11 du devis, et communément appelé " en dehors du prisme ; " mais sur cette quantité, une portion—6,074 verges—n'a pas été utilisée, et pour cette portion les entrepreneurs n'ont droit à aucune compensation. Le reste (79,396 verges) a été, suivant les instructions de l'ingénieur du gouvernement, charroyé par les entrepreneurs et utilisé pour les travaux, dans des endroits et des circonstances de nature à donner droit aux entrepreneurs d'en être indemnisés de la manière suivante, savoir—pour 29,844 verges, comme roche compacte et comme si elle avait été extraite des talus, c'est-à-dire dans les limites du prisme ou des lignes tracées pour les tranchées ; et quant au reste (49,552 verges), comme si les entrepreneurs avaient extrait, en son lieu et place, trois fois sa quantité (148,656 verges cubes) de terre, et avaient emprunté et charroyé la moitié (74,328 verges) de ce reste entre les 241e et 273e milles mentionnés dans le cahier des charges annexé au contrat, et les autres 74,328 verges entre les 273e et 289e milles.

Et nous décrétons et jugeons en outre que sur la dite section " B," les entrepreneurs ont construit en tout, à travers des muskegs, 45 $\frac{76}{100}$ acres de plates-formes en troncs d'arbres, d'une épaisseur moyenne de 16 pouces et recouvertes de broussailles.

Et nous ordonnons et enjoignons de plus que dans le règlement final des droits des parties concernant les questions à nous déférées ainsi que susdit, les entrepreneurs soient traités comme si l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique avait certifié qu'ils ont exécuté les diverses espèces de travaux jusqu'au point et dans les classes respectives ci-dessus adjugés et établis par nous comme susdit.

Et nous décrétons et jugeons que les entrepreneurs sont tenus de payer à Sa Majesté la reine, la somme de $34,179.17 pour l'usage et le louage du matériel, et pour autres choses comprises dans sa réclamation adverse. Cette somme comprend tous les frais antérieurs, s'il en est, qui ont été portés contre eux à ce sujet.

Et nous décrétons et ordonnons en outre que Sa Majesté la reine supporte ses propres frais du dit renvoi aux arbitres, jusqu'à ce jour, ainsi que du présent jugement arbitral, et que Sa Majesté la reine paie sur-le-champ, à demande, aux entrepreneurs, leurs frais du dit renvoi jusqu'à cette date, ainsi que du présent jugement arbitral; et si, dans l'intervalle, les entrepreneurs paient la totalité ou quelque partie des frais du jugement, Sa Majesté la reine la leur paiera et remboursera sur-le-champ, à demande.

Le ministre représentant que conformément aux termes de la dite sentence l'ingénieur en chef a dressé le 15 courant, un relevé indiquant la valeur des travaux faits, aux prix du contrat, sur le pied—quant aux quantités—fixé par les arbitres, déduction faite de toutes les quantités déjà couvertes par ses certificats; et que le montant total payable aux entrepreneurs pour chaque item est établi comme suit:—

Roche détachée, 208,958 verges cubes, à $0.75		$156,718 50
A déduire les items couverts par cette quantité, et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef:		
Reconnu comme roche détachée, 93,500 verges cubes, à $0.75	$70,125 00	
Reconnu comme terre, 115,458 verges cubes, à $0.31	35,791 98	
		105,916 98
		$ 50,801 52
Roche en dehors des talus, roche compacte 29,844 verges cubes à $1.85	$55,211 40	
A déduire les items couverts par cette quantité et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef:		
Reconnu comme roche compacte, 29,844 verges cubes, à $1.85	55,211 40	
Roche en dehors des talus, terre, 49,552 verges cubes comptées trois fois= 148,656 verges cubes à être payées comme suit:		
½=74,328 verges cubes, à $0.35 . $26,014.80		
½=74,328 " " 0.37. 27,501.36		
	53,516 16	
A déduire les items couverts par cette quantité et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef:		
55,626 verges cubes comptées 1½ fois= 83,439 verges, à $0.31	25,866 09	
		$ 27,650 07
Plates-formes, 45.76 acres, à $1,450	$63,352 00	
A déduire les items couverts par cette quantité et compris dans le certificat n° 768 de l'ingénieur en chef — 45.76 acres, à $1,450	$66,352 00	
		$ 78,451 59
Louage de matériel roulant		34,179 17

Montant dû aux entrepreneurs sous l'autorité de la sentence arbitrale..... $44,272 42

Et le ministre, en cet arbitrage et règlement, recommandant qu'autorisation soit donnée de payer aux entrepreneurs, pour solde de ces réclamations, la somme de quarante-quatre mille deux cent soixante et douze piastres et quarante-deux cents ($44,272.42), et aussi de rembourser à l'avocat des entrepreneurs la somme de trois mille cinq cent quatre-vingt-quinze piastres ($3,595), montant des frais payés par lui, ainsi que le fait voir un mémoire annexé à la sentence arbitrale et signé par tous les arbitres ;

Le comité est d'accord sur la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOHN J. McGEE, G.C.P.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

A TOUS CEUX QUI LES PRÉSENTES VERRONT : Nous, Charles John Bydges, écuier, de la cité de Winnipeg, dans la province du Manitoba, et Alexander L. Light, de la cité de Québec, ingénieur des chemins de fer du gouvernement, pour la province de Québec—

SALUT.

Considérant que par une certaine convention solennelle portant la date du 23e jour de novembre A.D. 1883, et passée entre Alexander Manning, entrepreneur, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario ; Alexander Shields, entrepreneur du même lieu ; John A. McDonald, entrepreneur, de la cité d'Ottawa, dans la dite province ; James Isbester, entrepreneur, du même lieu ; Alexander McDonald, entrepreneur, de la dite cité de Toronto ; et Peter McLaren, de la ville de Perth, dans la dite province, —ci-après appelés "les entrepreneurs, d'une part ; et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par l'honorable John Henry Pope, ministre par intérim des chemins de fer et canaux du Canada, d'autre part ;

Alléguant que par une convention datée le 6e jour de septembre A.D. 1879, les dits entrepreneurs ont fait marché avec Sa Majesté pour bâtir et construire, depuis la rivière de l'Aigle jusqu'à Kéwatin, une portion du chemin de fer canadien du Pacifique connue sous le nom de section "B" du dit chemin, et la terminer conformément au devis annexé à un certain contrat de Fraser, Manning et Cie, daté le 20 mars 1879 ; et alléguant de plus qu'après le commencement des dits travaux par les entrepreneurs, certains changements ont été faits dans la nature de l'entreprise à être exécutée par eux, et que, par une convention par écrit datée le 31e jour de mars A.D. 1881, et faite entre les dits entrepreneurs et Sa dite Majesté, les entrepreneurs sont convenus d'exécuter l'entreprise telle que modifiée et changée, conformément aux termes du contrat en date du 6e jour de septembre 1879, sauf les changements de prix faits par la convention du 31me jour de mars A.D. 1881, ainsi que tous les droits et pouvoirs de Sa Majesté en vertu de cette convention et les réserves et conditions y mentionnées relativement aux droits et réclamations des entrepreneurs.

Et exposant en outre que les entrepreneurs ont allégué aussi qu'ils avaient contre Sa Majesté certaines réclamations relatives à l'entreprise, et que par un arrêté du conseil en date du 28e jour de mars 1881 autorisation a été donnée de déférer les réclamations des entrepreneurs à l'arbitrage de trois arbitres à être choisis ainsi qu'y pourvu, et de plus, que par un certain arrêté du conseil, daté le 2e jour d'avril A.D. 1883, il a été décrété que toutes réclamations, matières et différends entre les entrepreneurs et Sa Majesté, résultant des travaux faits en exécution du dit contrat, seraient déférés à l'arbitrage auquel il est pourvu par l'arrêté du conseil en date du 28 mars A.D. 1881 ; et exposant aussi que les entrepreneurs ont représenté au gouvernement qu'ils étaient prêts à soumettre leurs réclamations à l'arbitrage autorisé par le dit arrêté du conseil à l'égard des items de "roche détachée," de "roche en dehors des prismes ou des talus des tranchées," et de "plateformes en troncs d'arbres."

Et exposant de plus que par un arrêté du conseil, daté le 20 novembre A. D. 1883, autorisation a été donnée pour que la réclamation du gouvernement contre les entrepreneurs pour l'usage ou le louage de matériel roulant, s'élevant à $57,539,37, soit aussi renvoyée aux dits arbitres, comme réclamation adverse à être réglée en même temps que seront examinés les items de "roche détachée," de "roche en dehors des prismes," et de "plates-formes en troncs d'arbres," et que le gouvernement prétend que les dits trois items devraient être d'abord examinés et réglés; et disant que dans le cas où les arbitres à être ainsi nommés par les entrepreneurs et Sa Majesté, ne s'entendraient pas sur le choix d'un troisième arbitre, demande serait faite à un juge de la cour suprême du Canada de nommer le troisième arbitre—

Il a été convenu entre les parties à la dite convention qu'elles défèreraient, et qu'elles ont, par cette convention, déféré les dites réclamations des entrepreneurs relatives au dit contrat, et toutes choses en différend résultant de ce contrat jusqu'au point mentionné dans et ainsi que prescrit par les dits arrêtés du conseil y relatés, ainsi que la réclamation adverse du gouvernement, à l'arbitrage des dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges, les arbitres nommés par le gouvernement et les entrepreneurs respectivement, et de telles autres personnes que les dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges choisiraient et nommeraient par une note, revêtue de leur signature, devant être écrite au dos de la dite convention avant de procéder au dit arbitrage, ou, s'ils échouaient ou ne s'entendaient pas sur le choix à faire, alors de la personne qui pourrait être nommée par un juge de la cour suprême du Canada ou par deux de ces juges, en sorte que les dits arbitres, ou deux d'entre eux, rendent et publient par écrit, concernant ces réclamations, leur sentence arbitrale prête à être délivrée aux parties; et qu'il a été par là de plus convenu que les arbitres examineraient d'abord et régleraient les items suivants ou choses en différend, savoir; les items de "roche détachée," de "roche en dehors des tranchées" et de "plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que la réclamation adverse du gouvernement y mentionnée, et que les arbitres pourraient, de temps à autre, rendre leur sentence ou leurs sentences par écrit, dans les questions ci-dessus mentionnées, ainsi que sur toutes autres choses en différend renvoyées à l'arbitrage, jusqu'à ce qu'ils aient définitivement disposé de toutes les questions ainsi déférées, et qu'il est par les présentes convenu que toutes ces sentences arbitrales seront rendues le ou avant le 1er jour de février 1884, ou tel autre jour, selon que les dits arbitres, ou deux d'entre eux, pourraient, de temps à autre, proroger le délai fixé pour rendre ces sentences, par un écrit revêtu de leur signature, au dos de la dite convention de renvoi devant les arbitres; et qu'il a été de plus convenu que les dits arbitres pourraient, par leur jugement arbitral, ordonner et déterminer ce qu'ils jugeraient à propos qu'il fût fait par l'une ou l'autre des dites parties concernant les dits items de réclamation ou de réclamation adverse, et que les frais des dits arbitrage et jugement arbitral seraient à la discrétion des dits arbitres qui pourraient décider par qui, à qui et de quelle manière ces frais seront payés; et qu'il a été de plus convenu que le dit arbitrage pourrait devenir une règle de l'une des cours de division de la haute cour de justice d'Ontario, ainsi qu'on le verra plus amplement en consultant la dite convention;

Et considérant que les dits George Mackenzie Clark et Charles John Brydges n'ont pas nommé le troisième arbitre ainsi que prescrit dans la dite convention, et, qu'à la demande des parties à cette convention, sir William Johnston Ritchie, chevalier, juge en chef de la cour suprême du Canada, a, par un instrument revêtu de sa signature et daté le 23e jour de novembre 1883, nommé le dit Alexander L. Light comme le troisième arbitre à la nomination duquel pourvoit la dite convention; et considérant que par une note écrite au dos de la dite convention, à la date du 19e jour de janvier 1884, et revêtue de la signature des dits arbitres, George Mackenzie Clark, Charles John Brydges et Alexander L. Light, ces arbitres ont régulièrement, en conformité de la dite convention, prorogé jusqu'au 1er jour de juillet, A.D. 1884, le délai fixé pour rendre leur sentence arbitrale;

Et considérant qu'aux termes du dit renvoi exigeant que les dits arbitres examinassent et réglassent d'abord les items ou choses en différend qui suivent, à eux

déférés, savoir, les items de " roche détachée," de " roche en dehors des prismes ou des talus des tranchées," et des plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que la réclamation adverse du gouvernement particulièrement déterminée et mentionnée dans le dit renvoi, les dits arbitres ont, dans les mois de novembre, janvier et février derniers, pris en considération les dites réclamations, ainsi que la réclamation du gouvernement, lesquelles devaient être d'abord examinées et décidées, et qu'après avoir interrogé tous les témoins amenés en leur présence par les dites parties respectivement, et avoir pesé et examiné à fond les allégations, preuves et pièces justificatives, faites et produites devant eux concernant les dits trois items de " roche détachée," " roche en dehors des prismes et talus des tranchées," et " plates-formes en troncs d'arbres," ainsi que la dite réclamation adverse du gouvernement pour $56,539.37, eux, les dits trois arbitres, ont, le 8e jour de février A. D. 1884, rendu et publié par écrit leur sentence arbitrale concernant les dites choses, ainsi qu'on le verra plus amplement et au long en consultant la dite sentence ;

Et considérant que les dits trois arbitres se sont de nouveau imposé le fardeau du dit arbitrage et ont entrepris l'examen de toutes autres réclamations se rattachant à la dite entreprise, ainsi que toutes autres questions sur lesquelles les dites parties sont en désaccord et qui résultent du dit contrat, jusqu'au point mentionné dans et prescrit par les arrêtés du conseil datés respectivement le 28e jour de mars A.D. 1881 et le 2e jour d'avril A.D. 1883, telles que mentionnées et rapportées dans le dit renvoi, et ont interrogé tous les témoins amenés en leur présence par les dites parties respectivement, et posé et examiné les allégations, preuves et pièces justificatives faites et produites devant eux concernant ces réclamations ;

Et considérant que les dits trois arbitres ont différé et n'ont pu s'entendre sur eur sentence arbitrale au sujet des questions en dernier lieu mentionnés ; mais que nous, les dits Charles John Brydges et Alexander L. Light—deux des dits arbitres—nous sommes accordés sur notre présente sentence arbitrale :

A ces causes, nous, les dits Charles John Brydges et Alexander L. Light—deux des dits arbitres—rendons et publions notre dite sentence comme suit, savoir :—

Nous jugeons et décidons qu'il est dû et doit être payé par Sa Majesté, aux dits entrepreneurs, à raison et à l'égard des réclamations et choses en différend entre les parties ainsi à nous renvoyées et non prises en considération dans notre dite première sentence arbitrale, la somme de trois cent quatre-vingt-quinze mille six cents piastres, dont nous ordonnons le paiement immédiat aux diis entrepreneurs.

Nous jugeons et décidons en outre que Sa Majesté supportera ses propres frais des dits renvoi et jugement arbitral, et que Sa Majesté paiera sur-le-champ aux entrepreneurs, leurs frais du dit arbitrage depuis la date de notre dite première et de la présente sentence, et que si dans l'intervalle les entrepreneurs paient la totalité ou quelque partie des frais de sentence, Sa Majesté la leur remboursera incontinent.

En foi de quoi nous avons apposé nos signatures aux présentes, ce 5e jour d'avril A. D. 1884.

Signé et publié par les dits arbitres, en présence de D. B. BOULTON. } C. J. BRYGES, A. L. LIGHT.

COPIE

(31*bb*)

Des lettres de MM. Manning, McDonald et Cie, en date du 7 janvier et du 24 février 1881, respectivement,

OTTAWA, 7 janvier 1881.

MONSIEUR,—Le 10 septembre dernier, nous avons reçu de l'ingénieur chargé de la direction des travaux que nous sommes à faire en exécution de notre contrat avec le gouvernement, pour construire la portion du chemin de fer canadien du Pacifique connue sous le nom de "section B," une communication transmettant, de la part de l'ingénieur, l'ordre qu'exception faite de trois ou quatre des lacs se trouvant sur la ligne du chemin (savoir, le Premier lac, le lac à la Truite et trois des endroits à remplir sur le lac Long), au lieu de remplir les lacs et les baies avec de la roche d'emprunt, ainsi que projeté lors de la demande des soumissions et de l'adjudication de notre entreprise, la ligne de chemin de fer devra traverser ces lacs et ces baies sur des ponts construits sur pilotis, et enjoignant aussi d'employer des chevalets dans les portions du chemin qui, d'après le contrat, devaient être faites au moyen de remblais dont la construction signifie pour nous—pour employer les expressions du cahier des charges—la suppression de la plus grande partie de l' "emprunt de terre supplémentai," et son remplacement par des charpentes.

Nous avons commencé les travaux en exécution de notre contrat de bonne heure dans l'été de 1879; mais comme l'entreprise a été adjugée trop tard pour nous permettre de rendre nos approvisionnements sur les lieux pendant l'hiver de 1878-79, nous n'avons pas pu faire beaucoup de progrès avant les gelées du mois de novembre 1879, époque depuis laquelle nous avons poussé les travaux avec vigueur non seulement en exécutant l'ouvrage même de la construction du chemin, mais aussi en faisant des préparatifs pour achever cette construction dans le délai prescrit par notre contrat, sachant bien que ce délai était de l'essence du dit contrat et que l'on exigeait de nous que notre entreprise fût terminée à l'époque prescrite. Nous avons eu à combattre des difficultés d'une nature peu ordinaire, et les facilités pour nous procurer les approvisionnements, les machines, les voitures et les hommes nécessaires pour poursuivre l'entreprise avec succès, et sur lesquelles nous avions droit de compter en vertu des termes de notre contrat, nous ont fait défaut : nous voulons parler de l'usage du chemin que l'on est à construire sur la section n° 15. Bien que par les termes du contrat le gouvernement ne fût pas tenu de donner accès par ce chemin, le 1er juillet 1879, il était obligé de le faire—pour citer le devis n° 98—"quelque jour ensuite," ce qui, nous informe-t-on, veut dire "dans un délai raisonnable ensuite." Même aujourd'hui ce chemin n'est pas encore complètement terminé, et ce n'est que depuis septembre qu'il nous a été permis de mettre à profit de quelque manière l'usage de cette portion du chemin.

Entre autres préparatifs faits pour nous permettre de terminer notre entreprise, nous avons transporté à grands frais sur les lieux, dans le but de pratiquer les "tranchées de la ligne" et de faire les "emprunts de roche," pas moins de 90 grues dont il n'aurait pas fallu la moitié pour la portion de tranchée dans la roche classée sous le chef de "tranchées de la ligne."

Il résulte du contrat, aujourd'hui, que nous avons en réalité accompli, en travaux réellement exécutés sur le chemin et préparatifs faits pour terminer l'entreprise, les portions les plus onéreuses de notre ouvrage.

Mais, naturellement, beaucoup de choses que nous avons exécutées, par exemple, en faisant des chemins, et en nous procurant et rendant sur le lieu des opérations les machines voulues pour terminer notre entreprise, et exécutant les travaux nécessaires, n'ont pas été, et naturellement aussi, ne pouvaient pas être certifiées, et, par consé-

quent, n'ont pas été payées. Il en résulte que pour exécuter les travaux, nous avons réellement déboursé, en sus du montant reçu du gouvernement, la forte somme de $447,000.

Telle est la position dans laquelle nous nous trouvions lorsque nous reçûmes de l'ingénieur les ordres dont nous avons déjà parlé. Le changement ainsi fait, ou devant être fait dans la nature des travaux—si au lieu de remplir les lacs et les baies avec de la roche d'emprunt il faut construire des ponts sur pilotis—produit dans notre entreprise la différence suivante calculée par notre ingénieur, savoir :

	vgs.	
L'emprunt de roche est réduit d'une quantité évaluée à	426,000	$852,000 00
A une quantité approximative de.....	57,247	114,494 00
Ce qui fait une différence de.....		$737,506 00

	pds.	
Tandis que le pilotage est porté de.....	28,000	$ 8,400 00
A.....	180,982	54,294 60
Ce qui donne, dans la quantité et le prix collectif, une augmentation de.....	152,982	$ 45,893 60

Les modifications faites dans certaines portions du chemin à être construites au moyen de chevalets permanents en place de remblais, causent la différence suivante, savoir :

	pds.	
Les chevalets sont portés de.....	363,300	$ 97,437 00
A.....	698,661	154,278 00
Ce qui est, dans la quantité et le prix collectif, une augmentation de.....	335,361	$ 56,841 00

	vgs.	
L'emprunt de terre est réduit d'une quantité approximative de.....	1,900,000	$685,300 00
A.....	687,686	249,231 44
Ce qui fait une différence pécuniaire de.		$436,068 56

Le résultat, par conséquent, est en peu de mots, celui ci. Dans notre entreprise qui, d'après les calculs de M. Fleming, alors ingénieur en chef, devait coûter $4,500,000, mais que nous sommes convenus d'exécuter pour $4,130,707, il y a aujourd'hui—grâce à ce que l'on nomme une modification des travaux—dans les deux items ci-dessus, une réduction—

Pour les emprunts de roche, de.....	$ 737,506 00
Pour les emprunts de terre supplémentaires, de	436,068 56
	$1,173,574 56

Laquelle se compense dans les items de pilotage et de chevalets, par une légère augmentation s'élevant—

Pour le premier item, à.....	$ 45,893 60
Et pour le dernier, à.....	56,841 00
Ce qui fait un total de.....	$102,734 60

Tel étant le changement radical apporté dans la nature des travaux, il ne faut pas s'étonner que nous nous sentions portés à protester contre ce changement, et c'est ce que nous faisons pour les raisons brièvement énoncées ci-dessous.

Nous supposons que l'ingénieur adjoint veut faire ces changements—pour nous d'une importance capitale—sous l'autorité des dispositions contenues dans le cinquième paragraphe du contrat. Nous désirons dire, dès le début, que nous n'admettons pas, mais, au contraire, nions que ces changements aient été introduits dans les travaux en conformité soit de la lettre soit de l'esprit des dispositions contenues dans cette partie ou dans aucune autre partie du contrat; et dans les observations que nous faisons ici, nous désirons qu'il soit bien compris que nous en agissons ainsi sans préjudice du droit de nous opposer à la modification projetée pour la raison ci-dessus ou toute autre motif qui pourra nous être offert.

Même en supposant que les changements projetés fussent en règle, conformément aux stipulations du contrat à cet égard, nous avons à dire que nous contestons à l'ingénieur en chef ou au ministre le pouvoir de faire des changements d'une nature si radicale et si extraordinaire, et qui, en réalité, font d'une route de première classe un chemin de troisième ou quatrième ordre.

Nous attirons respectueusement votre attention sur le paragraphe ou article 99 du devis, concernant les "emprunts de roche," lequel se lit comme suit : "On trouvera dans les formules de soumissions l'item 'emprunt de roche,' qui comprend les matières estimées nécessaires—outre celles tirées des tranchées de la ligne—pour former les portions de remblais traversant des lacs ou des étangs. Ces remblais s'élèveront d'environ 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau, qui pourra être de 10 à 50 pieds plus bas que la plate-forme, suivant les circonstances.

Il y a aussi le paragraphe ou article 100, concernant les "emprunts de terre supplémentaires," que, pour votre commodité, nous reproduisons ici :—

"On attire spécialement l'attention sur la grande quantité de terre dont il sera besoin—outre celle provenant des tranchées de la ligne et des fosses d'emprunt locales—pour terminer les remblais, principalement sur la section entre la rivière de l'Aigle et Kéwatin, ainsi qu'indiqué approximativement dans la liste des quantités. Vu qu'il ne sera pas possible de compléter quelques-uns des remblais un par un à partir de chaque fosse d'emprunt, en la manière ordinaire dans le délai fixé, il faudra généralement se servir de chevalets ou autres appuis temporaires pour faire avancer les trains de construction. Les prix du déblai devront, dans la soumission, comprendre tous ces ouvrages temporaires, conformément à l'article 31 du devis. On attire spécialement l'attention sur le profil de la ligne, où tous les renseignements connus sont donnés sur la nature des matières disponibles pour la formation des remblais. On remarquera que le nombre jusqu'ici découvert des localités vraisemblablement de nature à en fournir une quantité considérable, est limité. Par conséquent, si l'on ne trouve plus d'autres localités convenables, le charroi sera extraordinairemont long aux endroits ci-dessous mentionnés, et ceux qui soumissionneront pourront établir des prix spéciaux dans leurs soumissions pour cet ouvrage :—

"Charroi de 1 à 16 milles entre les 214e et 273e milles; quantité approximative, 1,265,000 verges cubes.

"Charroi de 1 à 8 milles entre les 273e et 289e milles; quantité approximative, 385,000 verges cubes.

"Charroi de 1 à 2 milles entre les 293e et 2[illegible]5e milles; quantité approximative, 250,000 verges cubes.

"On attire spécialement sur cette chose l'attention des personnes qui se proposent d'entreprendre les travaux, vu que le prix maximum pour le charroi, dans les circonstances ordinaires, est établi par l'article 18 du devis.

"Il peut arriver que l'on trouve des matériaux à mesure qu'avanceront les travaux entre les points ci-dessus mentionnés, ce qui réduirait les quantités approximatives à être charroyées sur un long parcours."

Ces clauses ont été imprimées comme "addenda" au devis ordinaire, sous les nos 19 et 20, et elles sont mentionnées spécialement, sous les mêmes numéros, dans la liste des quantités établie à l'époque de la demande des soumissions (*voir* liste).

Un examen du profil établira aussi, hors de l'atteinte de la discussion, que les remplissages devaient être faits au moyen d'emprunts de roche, et les remblais construits de la manière que nous venons d'indiquer.

Ensuite, si l'on examine le devis à l'article "charpentes"—paragraphes nos 33 à 42 (inclusivement), et plus particulièrement nos 40 et 41—on verra clairement que le pilotage exigé par le contrat n'était pas pour les lacs et les baies, mais bien pour les cours d'eau ; et il est impossible de concevoir que l'ingénieur ait pu faire, dans la quantité du pilotage, une aussi grande erreur que le démontrerait la différence entre 28,000 et 180,892 pieds, qui font près de sept fois autant, si le changement ne lui était pas venu à l'idée longtemps après que le contrat eût été fait Puis, voyons ce que dit le paragraphe du "mémoire pour les entrepreneurs :—

" L'intention est que les quantités imprimées dans les formules de soumissions comprennent amplement tous les travaux dont le contrat spécifie et exige l'exécution. Des allocations suffisamment libérales, croit-on, seront ajoutées pour compenser le retrait des matériaux et le tassement des remblais dans les terrains mous et superflus. Ces quantités peuvent donc être prises comme quantités maximum. Le contrat stipulera en conséquence que bien que l'entreprise, lors de son achèvement, puisse coûter mains que le montant total de la soumision acceptée, ce montant ne devra pas être dépassé."

Par conséquence, tout en ne contestant pas que l'ingénieur en chef puisse, avec votre approbation, faire certains changements dans la nature des travaux, on nous informe qu'aucunes modifications de nature à changer entièrement l'entreprise n'ont jamais été, ni pu être, par aucune supposition raisonnable, présumées avoir été dans les intentions soit du gouvernement, lorsque les travaux ont été donnés à l'entreprise, soit d'aucun des entrepreneurs qui les ont soumissionnés, de même qu'elles ne l'ont très assurément pas été par nous lorsque nous avons soumissionné l'entreprise, ni lorsque nous avons passé le contrat ; et que, par conséquent, dans l'interprétation qu'il convient de donner au contrat, aucune telle modification ne peut être permise, comme question de droit. Même s'il en était autrement, nous croyons que, faisant affaire avec le gouvernement d'une grande nation—nous avons droit de compter sur des procédés honorables et justes, et que ni vous, monsieur, ni les autres ministres de la couronne, ne voudriez profiter de l'interprétation forcée d'une disposition du contrat qu'aucune des parties contractantes n'a jamais eu en vue, et qui, de fait, entraînerait notre ruine.

Il ne nous appartient pas d'offrir notre avis sur l'opportunité des changements projetés ; la responsabilité en retombe sur votre département et non sur nous. Mais nous croirions manquer à notre devoir si nous n'osions pas dire respectueusement, en notre qualité d'hommes possédant une expérience considérable comme entrepreneurs, que la construction de ponts sur pilotis à travers les lacs et les baies, de la manière actuellement projetée, ne pourra jamais être accomplie avec succès ; et nous sommes d'autant plus enhardis à vous exposer cette manière de voir, que notre opinion est fortifiée par celle de tout ingénieur d'expérience pratique avec qui nous avons conversé sur le sujet.

En dernière analyse, nous pouvons dire que :—

(1) Nous prétendons que le gouvernement est en défaut pour ne nous avoir pas donné de moyens d'accès, par rail, sur la section n° 15, dans un délai raisonnable après le 1er juillet 1879 ; qu'à cet égard le contrat est rompu de la part du gouvernement, et que nous avons droit à tous les dommages par là éprouvés.

(2) Sans préjudice de la réclamation de ces dommages, nous sommes prêts et disposés à continuer et terminer l'entreprise de la manière convenue, tant sous le rapport des emprunts de roche que sous celui de la construction des remblais, dans le délai prescrit à cet égard ; et, vu les préparatifs que nous avons faits, nous ne doutons pas que nous puissions en venir à bout ;

(3) Nous refusons de prendre la responsabilité de faire les constructions actuellement projetées et de les livrer comme partie d'une plate-forme complète ; et, dans tous les cas, il ne serait pas en notre pouvoir de nous procurer les bois de charpente

qu'il faut pour ces constructions ni de faire ces travaux aux prix établis pour le pilotage dans le cahier des charges.

(4) Si donc le gouvernement décidait de s'en tenir à ces changements projetés, comme nous ne désirons avoir aucune difficulté avec l'administration, nous demanderions à être déliés du contrat et à être payés :—

(*a*) Pour les travaux réellement faits.

(*b*) Pour l'ouvrage, la main-d'œuvre et les moyens employés à faire des arrangements et préparatifs pour l'achèvement de l'entreprise conformément à notre contrat, ce qui comprendrait les chemins et les constructions, ainsi que les préparatifs pour exécuter une entreprise de $4,000,000 aujourd'hui soudainement réduite à $2,500,000.

(*c*) Et que notre matériel soit accepté au prix qu'il sera évalué.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 24 février 1884.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, nous avons, ce jour, reçu les nouveaux plans pour le pilotage et les chevalets à être construits sur la section "B" du chemin de fer canadien du Pacifique pour franchir différents lacs et étangs, au lieu d'emprunts de roche et de remblai, ainsi que voulu par notre contrat; et en réponse à la demande que vous nous avez faite de soumettre un prix pour exécuter cette entreprise, nous avons l'honneur de joindre à la présente une liste de prix pour les diverses sortes de travaux.

En même temps, nous avons l'honneur de dire que nous préférerions faire ces travaux à la journée, aux conditions mentionnées dans notre contrat, pour les raisons suivantes, savoir :—

1. La grande difficulté d'en constater le coût probable, en tant que les matériaux devront être charroyés sur de longues distances dans un pays raboteux et défavorable, et la nécessité de se soumettre à des prix de transport extravagants.

2. L'incertitude quant aux salaires que nous aurons à payer cette année, et qui, nous le craignons, seront beaucoup plus élevés.

3. Le grand risque de défectuosités et défauts dans les constructions, et, par suite, la nécessité de changements et réfections, résultant de la nature difficile des travaux, de l'action de l'eau ou de la glace sur la position des ouvrages, et la circulation de convois sur ces travaux, et autres accidents imprévus pendant la construction —ce dont nous ne saurions devenir responsables.

4. La brièveté du délai accordé pour l'achèvement de l'entreprise, ce qui est la cause de frais beaucoup plus considérables qui ne peuvent être raisonnablement estimés ni prévus à l'heure qu'il est.

Lorsque vous examinerez les prix que nous soumettons aujourd'hui, vous voudrez bien faire attention à ces circonstances ainsi qu'à la nature défavorable de la localité dans laquelle les travaux doivent être faits pour se procurer des matériaux et des approvisionnements, ce qui met hors de question toute comparaison avec les prix auxquels les travaux pourraient être faits ailleurs.

Nous faisons la présente offre à la condition expresse que le gouvernement soumettra incontinent à un arbitrage toutes choses en différend entre lui et nous, y compris la question du montant que nous toucherons à titre de compensation des changements que fera, d'après nous, cette modification de l'entreprise, et en conséquence de quoi les emprunts de roches et les remblais sont supprimés et le montant de notre contrat réduit d'environ un million et un quart de piastres, quand nous avons dépensé une très forte somme pour ouvrir le pays, construire des chemins, des maisons, et des bateaux, et nous procurer les outils et outillage de fer et d'acier nécessaires pour exécuter les travaux entrepris en premier lieu, la plus grande partie desquels sera dispensée. Et nous seront privés de l'avantage d'exécuter l'entreprise primitive au prix du contrat, ce qui seul pourrait nous rembourser des fortes dépenses que nous

avons faites dans l'espérance que tous les travaux seraient exécutés tels qu'entrepris suivant les premiers plans et devis.

L'arbitrage que nous demandons devrait être confié à trois personnes, dont l'une à être choisie par le ministre des chemins de fer et canaux, l'autre par nous, et la troisième par les deux autres, ou être fait conformément aux articles de l'acte de Procédure en loi commune d'Ontario relatifs aux arbitrages, et la sentence être rendue sans retard inutile, et sans égard à ce nouveau contrat ni être affectée par lui, s'il est passé.

Si nous entreprenions les nouveaux travaux, nous stipulerions respectueusement qu'ils seront placés sous la surveillance d'un ingénieur pratique versé dans ces entreprise.

Nous faisons la présente offre avec l'entente que les travaux seront commencés sur-le champ et terminés dans le délai prescrit par notre contrat.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

Liste des prix.

Bois carré, assemblé et mesuré en œuvre, par 100 pds. M.P.	$76 00
Pilots carrés, suivant plan exhibé, par pied linéaire en œuvre	1 20
Pilots ronds, suivant plan exhibé, par pied linéaire en œuvre	0 60
Ouvrages en fer forgé, par lb.	0 12
Fonte	0 09

MANNING, McDONALD, McLAREN ET CIE.

OTTAWA, 24 février 1881.